



Handboek openbare ruimte

Diemen

Deel 2 stedenbouwkundig structuur

INLEIDING	1	5.9 Stedenbouw eind jaren '80-90	1
1. Ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis	1	5.10 Stedelijk veld eind jaren '90	1
1.1 Ontstaan Diemen	1	6. Structuurdragers	1
1.2 Wederopbouw	1	6.1 Sniep PDV terrein	1
1.3 De menselijke maat	1	6.2 Stammerdijk/Hove	1
1.4 Snelwegen, Diemen noord	1	6.3 Verrijn Stuart	1
1.5 Herstructurering	1	6.4 Kriekenoord	1
2. Stedenbouwkundige structuur Diemen: Hoofdopzet Diemen	1	6.5 Nuoncentrale	1
2.1 Het Diemense Veenweidelandschap	1	6.6 Bergwijkpark Noord	1
2.2 Vier kenmerkende landschappen en een enclave	1	6.7 Bergwijkpark Zuid	1
2.3 Regionale landschappelijke dragers	1	7. Groengebieden	1
2.4 landschappelijke dragers op wijkniveau	1	7.1 Diemberbos	1
3. Structuurdragers	1	7.2 Penbos	1
3.1 Snelwegen en spoorwegen/metro traces	1	7.3 Overdiempolder	1
3.2 Tramspoor Muiderstraatweg - Hartveldseweg	1	7.4 De Omloop	1
3.3 Weespertrekvaart - Muidertrekvaart	1	7.5 Diemer Vijfhoek	1
3.4 Amsterdam Rijnkanaal	1	8. Oost-West as	1
3.4 De Diemen	1	8.1 Oost-West as	1
4. Wijken, omschrijving deelgebieden	1	8.2 Noord-Zuid route	1
4.1 Inleiding	1	9. Bijzondere gebieden	1
4.2 Diemen noord	1	9.1 Centrum Diemen	1
4.3 Spoorzicht-Buitenlust	1	BIJLAGE	1
4.4 Diemen Centrum	1	- kaart buurnamen	1
4.5 Diemen Zuid	1	- kaart historische gebouwen/structuren	1
4.6 Bergwijkpark	1	- kaart woningtypologieën Diemen	1
4.7 Duivendrecht (Biesbosch)	1	- Achterkanten aan de openbare ruimte	1
4.8 Verrijn Stuart	1	- Kaart met bouwhoogtes in Diemen	1
4.9 Plantage de Sniep	1	- Kaart met funties bebouwing	1
4.10 Sniep/Stammerdijk	1	- Hoofdopzet infrastructuur Diemen	1
4.11 Diemer Vijfhoek/Nuon	1	- Schematische weergave OV in Diemen	1
5. Structuurdragers	1	- Schematische weergave bruggen en viaducten in Diemen.	1
5.1 Inleiding	1	- Schematische weergave dijken/polderpijlen.	1
5.2 Stedelijke lintbebouwing	1	- Kaart met de belangrijkste continue bomenrijen	1
5.3 Landelijke lintbebouwing	1	- Schematische weergave hoofdgroenstructuur Diemen	1
5.4 Tuindorp (1920-1930)	1		
5.5 Klassieke verkaveling	1		
5.6 Wederopbouw architectuur jaren '50	1		
5.7 Tuinstad eind jaren '60	1		
5.8 Organische stedenbouw jaren '70-80	1		



1.1 Aanleiding

De gemeente hecht grote waarde aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom is er gestart met het opstellen van een kwaliteitsplan openbare ruimte. Kwaliteit van de openbare ruimte speelt op verschillende niveau's en gaat over zowel de uitstraling als het gebruik en het onderhoud. Om greep te krijgen op die verschillende niveau's is er voor gekozen het kwaliteitsplan op te splitsen in een aantal onderdelen.

Deel 1 is de visie: verbinden, ontmoeten en thuiskomen. Dit document bevat de overkoepelende strategie voor de openbare ruimte in Diemen. Naast ruimtelijke aspecten komen hier ook de financiële, programmatische alsmede de sociale aspecten en het beheer aan de orde.

Deel 2 : Stedenbouwkundige structuur van de openbare ruimte. Dit rapport voorziet in een ruimtelijk kader om de voorgestelde kwaliteitsambities te realiseren. Het vormt de 'brug' tussen het 'algemene' deel 1 alsmede de Structuurvisie 2011 (zie bijlage 1 & 2) naar het concrete handboek deel 2a. Het geeft een 'duiding' van de openbare ruimte van Diemen en biedt daarmee handvatten om op het niveau van de inrichting van de straat of het bankje gerichte keuzes te maken. Dit deel richt zich op het ontwerpproces.

2a: Handboek openbare ruimte bevat concrete voorstellen voor de toe te passen materialen en bevat richtlijnen voor de plaatsing in de openbare ruimte. Dit deel richt zich op de uitvoering.

Deel 3: Het programmaboek bevat tot slot een programmatische uitvoeringsagenda voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen.

U leest momenteel het 2e deel over de stedenbouwkundige structuur van Diemen. Doel van dit plan is om de structuur van Diemen inzichtelijk te maken voor 'ontwerpers, bestuurders en geïnteresseerde burgers'. Belangrijk daarbij zijn de verschillende schaalniveaus. Inzichtelijk wordt gemaakt dat de 'identiteit' van Diemen zich op verschillende schaalniveaus beweegt. Goede ontwerpen en inrichtingsvoorstellen voor de openbare ruimte sluiten bij voorkeur aan op deze verschillen in ruimtelijke schaalniveaus, waardoor synergie en herkenbaarheid ontstaat. De schaalniveaus bieden ook aanknopingspunten voor de inrichting van de inspraak, want waarom zouden alleen de direct

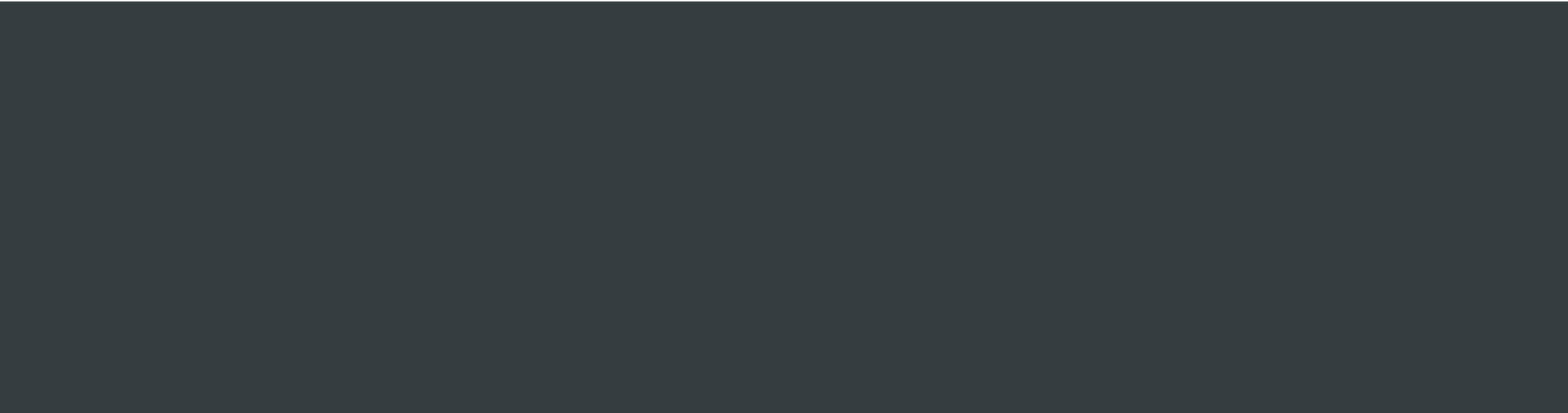
omwonende mogen meepraten over bijvoorbeeld een as die op het niveau van de wijk of het dorp een belangrijke functie vervuld.

In het eerste deel de visie: 'verbinden, ontmoeten en thuiskomen' is richting gegeven aan de ambities. De verschillende gebieden zullen beter met elkaar verbonden moeten worden. Er zal meer aandacht moeten komen in de openbare ruimte voor aantrekkelijke kwalitatieve ontmoetingsplekken en verblijfgebieden. Tot slot willen mensen zich ook 'thuis' kunnen voelen in Diemen. Dan heb je het al snel over herkenning, identiteit en geborgenheid. In dit deel wordt een aantal van deze ambities nader onderzocht en gekoppeld aan de openbare ruimte van Diemen. Want wat is de Diemense identiteit? Wat zijn geschikte plekken om deze identiteit te versterken? Welke gebieden zijn momenteel slecht met elkaar verbonden en hoe en waarom zou dit moeten verbeteren? Welke plekken in Diemen lenen zich voor het maken van kwalitatieve verblijfsplekken? Wat zijn de verschillende 'ruimtelijke' kwaliteiten en knelpunten van de diverse buurten en wijken in Diemen?

Het stuk is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 1 wordt stilgestaan bij de ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Diemen. In hoofdstuk twee wordt de ruimtelijke hoofdstructuur van Diemen besproken. Drie zoomed in op de wijken. In hoofdstuk vier en vijf worden de verschillende 'woonbuurtjes' en bedrijfs- en kantoorlocaties behandeld. Zes behandeld de diverse groengebieden in Diemen. Zeven gaat nader in op de twee belangrijkste ontwikkelingsassen van Diemen, de Oost-West as en de Noord-Zuid route. In hoofdstuk acht wordt stilgestaan bij het centrum van Diemen als bijzonder gebied. De bijlage bevat een reeks van analyse kaarten van de gemeente Diemen die relevante informatie bevatten voor iedereen die betrokken is bij de inrichting van Diemen. Dit overzicht is opgenomen om in de breedte een overzicht te geven van relevante informatie.

1

- 1.1 Ontstaan Diemen
- 1.2 Wederopbouw
- 1.3 De menselijke maat
- 1.4 Snelwegen, Diemen Noord
- 1.5 Hetstructurering





kaartbeeld Diemen 1674



kaartbeeld Diemen 1932



kaartbeeld Diemen 1949

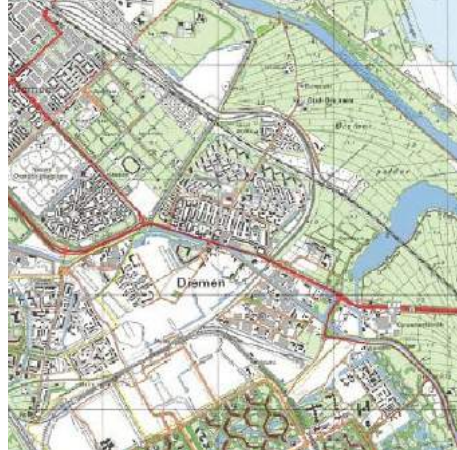


kaartbeeld Diemen 1961

kaartbeeld Diemen 1969



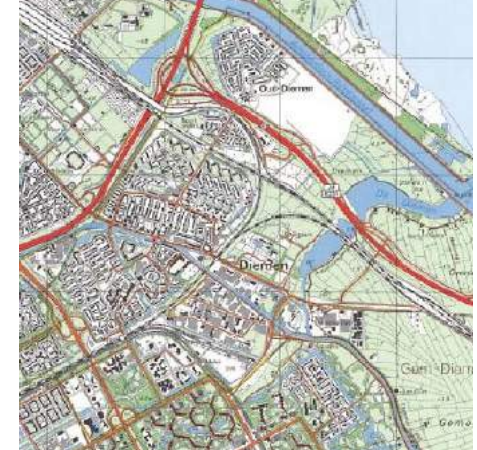
kaartbeeld Diemen 1981



kaartbeeld Diemen 1988



kaartbeeld Diemen 1994



RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS DIEMEN

1.1 Ontstaan Diemen

De eerste bewoners, die voornamelijk leefden van de landbouw, vestigden zich omstreeks de 11e eeuw in Diemen op oeverwallen langs de Diemen en Gaasp. Het drassige veengebied werd ontgonnen middels sloten haaks op de Ouddiemerlaan en de Diemen. Om zich te beschermen tegen overstromingen vanuit zee, werd in de 13e eeuw begonnen met de aanleg van de Diemerzeedijk. De strijd tegen het water vormde in de eeuwen daarna het 'smeersel' voor enerzijds verregaande samenwerking en anderzijds voortdurende ruzie over wie nu verantwoordelijk was voor de dijken en vooral wie deze moest onderhouden en bekostigen. De eerste bebouwing bestond uit een reeks boerderijen die in een lang lint aan de Ouddiemerlaan stonden. Het landschap in en om Diemen verandert radicaal door de drooglegging van een aantal meren aan het begin van de 17e eeuw, waaronder het Bijlmermeer, en het Diemermeer (later Watergraafsmeerpolder geheten). De Watergraafsmeerpolder bestond uit een efficiënt verkaveld assenkruis, waarbij de centrale oost-west verkeersas (nu Middenweg) in het verlengde lag van wat nu de Hartveldseweg heet. De Middenweg bestaat nog steeds en vormt op dit moment de belangrijkste wegverbinding tussen Amsterdam en Diemen. Diemen bestond in die tijd uit twee centra (beperkte clustering van een aantal boerderijen) Oud Diemen was het hart van de gemeenschap en had reeds een houten kerk. Via de Kerckvaart was Oud Diemen verbonden met de ringsloot die de polder in Watergraafsmeer omsloot welke in verbinding stond met de Amstel zodat Amsterdam bereikt kon worden. Het tweede cluster Diemerbrug nam met de komst van de Muider- en Weespertrekvaart in 1638 en 1640 langzaam deze centrumfunctie over. De Weespertrekvaart volgde voor een belangrijk deel de ringvaarten van de droogmakerijen en de contouren van de veel oudere "Rijkersloot". De Weespertrekvaart werd doorgetrokken naar het Gooi om van daaruit zand aan te voeren voor de aanleg van de grachtengordel. Het gebied rond de Diemerbrug maakte daarbij gebruik van de economische dynamiek die ontstond rond de overgang van de Ouddiemerlaan over de Weespertrekvaart. Oud Diemen bleef met name een cluster boerderijen, terwijl het gebied rond de Diemerbrug in de loop van de 18e en 19e eeuw de sprong maakte naar een meer op handel, manufactuur en vertier gerichte dorpskern, met bijvoorbeeld een 'smederij' en een herberg 'de vergulde wagen'. Bekijken we de infrastructuur van Diemen anno 1650 dan zien we dat de dynamiek van Diemen bestond uit drie infrastructurele assen. In oost-west richting was het een halteplaats tussen

Amsterdam en Weesp/Muiden, via de Weespertrekvaart en de Muidertrekvaart. In noord-zuidelijke richting verbond de Ouddiemerlaan de Zuiderzee met Ouder-Kerck aan de Amstel. Tot slot liep er langs de Zuiderzee in oost-west richting een route langs de "kust" over de Diemerzeedijk, welke Amsterdam verbond met Muiden. Net als in grote delen van Noord-Holland vond in Diemen vrijwel al het transport van mens, vee en producten over het water plaats. De verbindingen tussen steden onderling evenals de verbinding tussen de stedelijke markten met de landbouwgebieden eromheen vonden plaats via het water. De trekvaarten die aan het begin van de 17e eeuw ontstonden waren in feite de snelwegen van de Gouden Eeuw. De paarden trokken op 'jaagpaden' langs de vaart de boot voort. Voor die tijd was het een relatief snel en goedkoop transportmiddel. Met minder paarden konden meer mensen en goederen vervoerd worden, waardoor het vervoersmiddel binnen het bereik kwam van een grotere groep mensen.

Vanaf 1840 volgen de ontwikkelingen, door de aantrekkende economie, ontwikkelingen in de gezondheidszorg en de daarmee gepaard gaande groei van Amsterdam, zich in rap tempo op. Diemen krijgt te maken met de infrastructurele expansie van Amsterdam. In 1843 wordt de spoorlijn tussen Amsterdam en Weesp opengesteld. Op termijn betekend dit een impuls voor Diemen, maar ook dat Diemen wordt afgesneden van de Zuiderzee. In 1881 gaat de Gooise Stoomtram rijden tussen Amsterdam, Diemen en het Gooi. In 1892 wordt het Merwede kanaal geopend, de voorloper van het Amsterdam Rijnkanaal. Dit kanaal verbindt Amsterdam met Utrecht en de Rijn, maar sluit Diemen nog verder af van de Zuiderzee. Wanneer de treinverbinding via een lus ook naar Utrecht wordt doorgetrokken wordt Diemen in oost-west richting afgesneden van de Diemen. De positie van Diemen in de regio Amsterdam verbetert sterk door al deze infrastructuur. Diemen wordt een aantrekkelijke vestigingsplaats voor de aan het eind van de 19e eeuw in opkomst zijnde industrie, welke met name in het gebied rond de Sniep een plaats krijgt. Ook het inwonertal groeit vanaf het einde van de 19e eeuw in rap tempo. Telde Diemen in 1866 nog 850 inwoners, in 1935 is dit inwonertal meer dan vervijfvoudigd tot 5383. Deze nieuwe inwoners, aangetrokken door de schone lucht en goede verbindingen en in opkomst zijnde werkgelegenheid vinden met name in het gebied tussen Wilhelminaplantsoen/ Prinses Beatrixlaan en de Weespertrekvaart hun nieuwe woonruimte. Het gebied rond de Diemerbrug groeit verder door

als hart van de gemeente. Er ontstaan woningbouwverenigingen die voor de toestroom van arbeiders sociale woningbouw gaan plegen. Vanwege de angst voor concurrentie met de marktsector worden deze woningen op afstand van de toenmalige bebouwde kom geplaatst. Zo ontstond vanaf de jaren '20 langzaam het tuindorp 'Spoorzicht'.

1.2 Wederopbouw

In de periode na de Tweede Wereldoorlog groeit Diemen explosief door en verdubbelt het inwonertal elke twintig jaar naar 10.000 in 1970 en ca. 20.000 in 1990. Na de Tweede Wereldoorlog wordt het gebied, tussen Wilhelminaplantsoen/ Prinses Beatrixlaan en de Weespertrekvaart, verder volgebouwd. Er ontstaat levendige bedrijvigheid op de Sniep. Wanneer Amsterdam in de jaren '60 voortvarend van start gaat met de ontwikkeling van de Bijlmermeer en eind jaren '60 de eerste plannen voor een metroverbinding in beeld komen, verandert de positie van Diemen ingrijpend. Diemen is niet langer een losse gemeente buiten Amsterdam maar wordt ingebouwd. De bedrijvigheid breid zich uit op Stammerdijk en Verrijn Stuart. Er wordt op dat moment nog gedacht dat Diemen-Zuid een onderdeel zal worden van de stedenbouwkundige opzet van de Bijlmermeer, met hoogbouw in het groen en gescheiden afwikkeling van langzaam en snelverkeer op verhoogde drevlen. Eind jaren '60, wordt volgens de Tuinstad gedachte (licht, lucht en ruimte), gestart met de bouw van Ruimzicht oost en later Ruimzicht west. Alles lijkt erop dat Diemen te zijner tijd ingelijfd zal worden door de oprukkende grootstedelijke ontwikkelingen van Amsterdam en als zelfstandige gemeente zal ophouden te bestaan.

1.3 De menselijke maat

Medio jaren '70 komt er een tegenbeweging op gang waarbij de grootschalige stadsontwikkeling plaatsmaakt voor 'kleinschalige' gevarieerde organische stedenbouw met "de mens als maat der dingen" (resultierend in wijken als Diemen Zuid, Buitenlust en Biesbosch). Diemen blijft een zelfstandige gemeente en gaat vanaf dat moment voornamelijk eengezinswoningen bouwen. Diemen Zuid wordt geen extensie van de Bijlmermeer maar wordt volgens de stedenbouwkundige principes van de jaren '70 ontwikkeld. Beukenhorst dat als eerste gebouwd wordt volgt nog de 'grootschalige' principes van de Tuinstadgedachte. De rest van Diemen Zuid kenmerkt zich door laagbouw in naar binnen gerichte buurtjes rond centrale "wijkgerichte" voorzieningen en



RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS DIEMEN

groene assen die door de wijk heen lopen. De scheiding tussen de jaren '70 stedenbouwkundige principes met die van de Bijlmer is vrij hard en ligt ter hoogte van het station Diemen Zuid. In Bergwijkpark en rond de wijk Biesbosch zien we nog wel de verhoogde dreven en voet en fietstunnels uit het uitbreidingsplan voor de Bijlmermeer. In de jaren '80 wordt Diemen Zuid in de crises jaren met grote vertraging afgebouwd, hetgeen zijn weerslag gehad heeft op de 'uitgeklede' sobere architectuur. De stedenbouwkundige principes uit de jaren '70-'80 en die van het uitbreidingsplan Bijlmermeer staan lijnrecht tegenover elkaar. Dit schisma heeft geleid tot een slechte aanhechting van Diemen aan Amsterdam in de richting van Amsterdam Zuid-Oost. Veel van de jaren '70 en '80 buurten in Diemen Zuid zijn naar binnen gericht en keren zich af van de omgeving, hierdoor ontbeert Diemen Zuid ook economische dynamiek en komt het winkelcentrum 'Kruidenhof', maar moeilijk van de grond. In bredere zin is door de naar binnen gekeerde stedenbouwkundige opzet van Diemen Zuid, alsmede de gefragmenteerde verkeersstructuur, een deel van de historische noord-zuid dynamiek uit Diemen verdwenen.

In de jaren '80 wordt het kantoorpark Bergwijkpark Noord aangelegd. Op hoofdlijnen vindt deze uitbreiding plaats binnen de bestaande planologische context; het Algemeen Uitbereidingsplan van Amsterdam (functiescheiding wonen/werken) en het plan voor de Bijlmermeer (verhoogde dreven, scheiding langzaam en snelverkeer). De jaren '70-'80 filosofie is met name zichtbaar in de compositie en architectuur van de kantoorgebouwen. De kantoorgebouwen staan gegroepeerd in ensembles met allerlei kleinschalige openbare ruimtes er tussen. Tussen deze ensembles (zoals Diemervijver) ligt een riante groenstructuur, die net als in Diemen Zuid geleiding brengt in het gebied en de verschillende clusters van elkaar scheidt. De verkeersstructuur is een mix van systemen uit het plan voor de uitbreiding van de Bijlmermeer en de jaren '70-'80 infrastructuur met bochten en kleinschalige erftoegangswegen. Door het teruglopen van de vraag naar kantoorruimte is Bergwijkpark Noord nooit volledig afgebouwd.

1.4 Snelwegen, Diemen Noord

Eind jaren '80 worden de snelwegen rond Amsterdam aangelegd. Dit betekent dat de Muiderstraatweg/Harteveldeweg niet langer de hoofdverkeersader is tussen Amsterdam en Utrecht/Almere. De snelweg die Diemen doorsnijdt langs de Weespertrekvaart wordt omgeleid. In ruimtelijk opzicht betekent dit een grote

verbetering voor de leefbaarheid van Diemen Centrum. Tegelijkertijd betekent het dat Diemen nog verder wordt afgesneden van Amsterdam (Watergraafsmeer) in oost-west richting. Ook in noord-zuid richting ontstaat er een nieuwe barrière. Diemen Noord dat in de jaren '90 gebouwd wordt is daarmee nog verder afgesneden van de rest van Diemen. Diemen Noord is volgens de principes van de eind jaren '80 Vinex wijken gebouwd. Voornamelijk laagbouw waarbij de typologieën (twee onder een kapper, rijtjeswoning, flat, vrijstaande woningen) allemaal hun eigen plek kennen en strak gegroepeerd staan in een rooilijnen verkaveling. De buurten zijn zeer compact van opzet en kennen ten opzichte van de buurten uit het begin van de vorige eeuw nauwelijks groen of hiërarchie, hierdoor lijkt alles op elkaar. De belangrijkste voorzieningen worden door een centrale fiets-as aan elkaar gekoppeld. Begin jaren '90 wordt Bergwijkpark Zuid aangelegd alsmede een uitbreiding van het bedrijventerrein Stammerdijk gerealiseerd. Bergwijkpark krijgt naast een metrostation eind jaren '70 in 1993 ook een treinstation Diemen Zuid. Het goederenspoor ten oosten van Diemen Centrum en Diemen Zuid wordt opengesteld voor personenvervoer en middels een lus verbonden richting Weesp (ringspoorbaan).

Met de aanleg van Diemen Zuid in de jaren '70-'80 en Diemen Noord in de jaren '90 werd de oorspronkelijke bebouwing langs de Ouddiemerlaan bijna volledig weggevaagd. Door de explosieve groei van Diemen in een relatief korte periode van nog geen 100 jaar, kent Diemen met name buurten die ieder voor zich opgebouwd zijn uit architectuur die rond dezelfde periode is ontstaan. Alleen het gebied rond de Diemerbrug kent een 'rijke' historische variatie aan architectuur.

1.5 Herstructurering

Na een turbulente eeuw van forse groei, raakt Diemen volgebouwd. Het gaat vanaf de jaren '90 kijken hoe het bestaande gebieden middels herstructurering een kwalitatieve impuls kan geven. Zo wordt gestart met de woonwijk Plantage de Sniep, het Centrumplan, de herstructurering van Berkenstede alsmede een Masterplan voor de transformatie van het kantoorgebied Bergwijkpark Noord. Anno 2012 is Almere tot wasdom gekomen en is de eerste fase van de nieuwste woonwijk van Amsterdam "IJburg" een feit geworden. Hierdoor is Diemen nog centraler komen te liggen in de dynamische regio Amsterdam op de zuid-oost flank tussen Amsterdam/Almere/het Gooi en Schiphol. Deze ontwikkelingen alsmede de ontwikkelingen rond de Amsterdamse

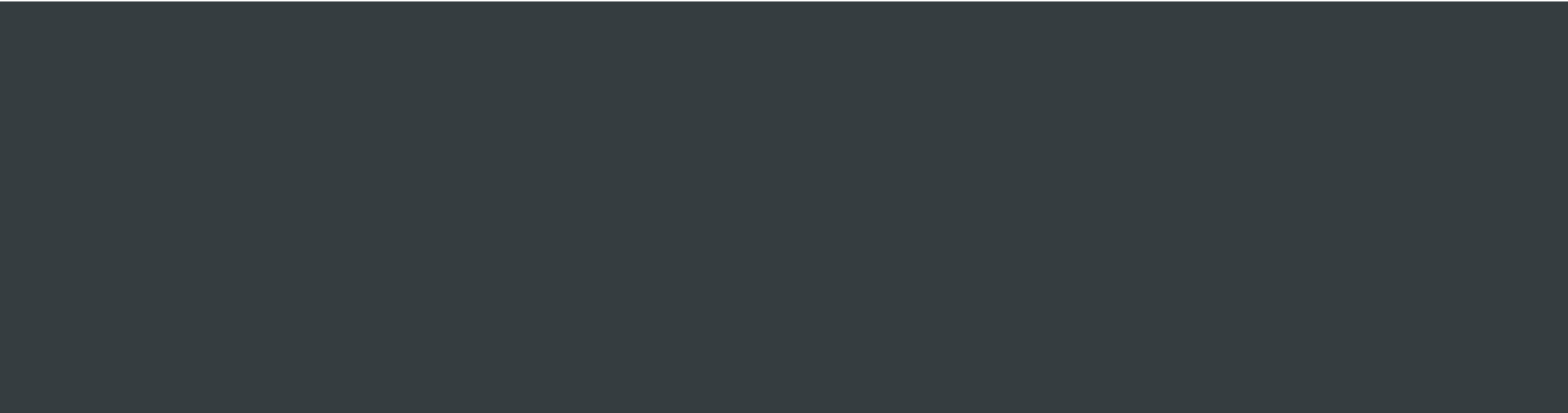
Zuid-As, vragen wederom om een verbetering van de regionale infrastructuur (Schiphol-Almere lijn, ontsluiting IJburg, verbreding treinsporen, verbreding snelwegen).

De onuitputtelijke vraag naar woonruimte die gestuwd werd door de explosieve bevolkingsgroei resulterende in een aanbodgerichte woningmarkt. Dit maakt langzamerhand plaats voor een woningmarkt die meer vraag gericht is. Gemeenten zijn daarbij steeds meer verwickeld in onderlinge concurrentie om de gunst van de woningzoekende en het bedrijfsleven. Diemen heeft lange tijd een unieke positie ingenomen in de regio Amsterdam, omdat er voor een redelijke prijs eengezinswoningen te koop waren. Nu Amsterdam een hoop van de grootstedelijke wijken uit de wederopbouwperiode vervangt door laagbouw met eengezinswoningen en veel van de nieuwbouwprojecten in Amsterdam een hoog aantal eengezinswoningen bevatten, verliest dit 'unique selling point' aan waarde. Deze externe factor dwingt Diemen zich te bezinnen op de kwaliteit van haar woonmilieus.

Diemenaren zelf en het gemeentebestuur stellen steeds meer eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Openbare ruimte is een belangrijk ingrediënt voor de leefbaarheid en kwaliteit van woonwijken en werkgebieden. Mensen moeten zich kunnen identificeren met hun leefomgeving. Openbare ruimte moet niet alleen functioneel zijn, maar moet ook attractief en inspirerend zijn. De openbare ruimte is door de explosieve groei van het autoverkeer vanaf de jaren '70 en de daarmee samenhangende behoefte aan parkeergelegenheid echter sterk onder druk komen te staan. Ook de eisen ten aanzien van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn in de loop der jaren alleen maar toegenomen. Om aan al deze eisen te kunnen voldoen is een duidelijke visie op de openbare ruimte onmisbaar. Een visie dwingt tot het maken van keuzes. Het schetst perspectief en kan er voor zorgen dat zowel kleinere als grotere aanpassingen aan de openbare ruimte de bouwstenen worden van lange termijn ambities in plaats van willekeurige stapjes zonder doel en richting.

2

- 2.1 Het Diemense Veenweidelandschap
- 2.2 Vier kenmerkende landschappen en een enclave
- 2.3 Regionale landschappelijke dragers
- 2.4 Landschappelijke dragers op wijkniveau



OCCUPATIE

- water
- groen (wandellandschap)
- weide landschap
- boslandschap
- sportpark
- begraafplaats
- park
- volkstuin
- wonen
- (buurt) centrum
- kantoorlocatie
- bedrijventerrein
- stations



2.1 Het Diemense veenweide landschap

Diemen onstond op de hoger gelegen strandwallen langs de Zuiderzee. De strandwallen vormden een natuurlijke barriere tegen het zoute zeewater en zorgde ervoor dat de lagunes in het gebied daarachter zich konden verzoeten door rivier- en regenwater. Over een langere periode slipten de binnenwateren langzaam dicht met moerasplanten. De resten van deze planten vormden een dikke veenlaag. Deze natte gebieden werden na verloop van tijd geschikt gemaakt voor landbouw. Door de ontginning van het veen middels irrigatiesloten zakte de waterspiegel. Bij de inpoldering van de grote meren (Bijlmermeer, Diemermeer) werd het water via een stelsel van irrigatie sloten door molens afgevoerd naar hoger gelegen ringsloten die het water loosden op de rivieren. De ringsloot langs de Diemerkade is hier nog een overblijfsel van.

Door het verlagen van de waterspiegel komt het veen in aanraking met zuurstof, waardoor veenverzakking c.q. veenoxidatie optreedt. Op het moment dat het plantaardig materiaal in contact komt met zuurstof uit de lucht en oxideert, vindt er een 'versnelde' bodemdaling plaats, door een volumeafname van het veen. Dit proces zorgt voor de kenmerkende verzakkingen van de openbare ruimte die in Diemen plaatsvinden.

Het stelsel van polders heeft geresulteerd in diverse polderpeilen waarbij de diverse gebieden in Diemen op verschillende hoogteniveaus liggen ten opzichte van het NAP. Het afvoer van het water en de stand van de waterspiegel is nog steeds een primair 'conditionerend' ordeningsprincipe van het Diemense landschap.

Het stelsel van irrigatiesloten is op de meeste plekken in de loop van de tijd verdwenen. Bij de aanleg van de nieuwe woonwijken werd de ondergrond schoongeveegd en bedekt met een dik zandpakket, waardoor maar weinig van het oude landschap is overgebleven. Wat wel is overgebleven is de bodemdaling. Hoewel de zandpakketten naar verloop van tijd, wanneer ze eenmaal zijn gezet, de bodemdaling vertragen, moet Diemen geregeld de openbare ruimte en het riool ophogen. Dit vraagt veel van het gemeentebudget. Op een aantal plekken wordt daarom gewerkt met onderheid riool of lichte funderingspakketten van piepschuim. Het groot onderhoud is niet alleen een 'last', maar ook een kans. Het biedt de gelegenheid om de kwaliteit van

de openbare ruimte periodiek tegen het licht te houden en het groot onderhoud aan te grijpen om een kwaliteitsverbetering tot stand te brengen. De bodemdaling vraagt wel om een intelligente oplossing voor de beplanting. Door de bodemdaling en vervolgens het ophogen 'verdrinken' de bomen. Dit vraagt om een vooruitziende blik waarbij karakteristieke beeldbepalende bomen voor de toekomst reeds verhoogd worden aangeplant.

2.2 Vier kenmerkende landschapstypen en één enclave

In Diemen kunnen we grofweg vier grote landschapstypen onderscheiden. Ten eerste de op de verhoogde zandpakketten gebouwde woonwijken en bedrijventerreinen, waar het onderliggende veenlandschap nauwelijks nog is te herkennen en waar de grondsamenstelling dermate is gewijzigd dat een ander flora en fauna bestand er kan gedijen. Ten tweede de Veenweide polders, het open landschapstype, met name te vinden in de Overdiempolder. Ten derde de Gemeenschapspolder, waarbij het onderliggende polderlandschap met slootjes is behouden. De weilanden zijn ingeplant met snel groeiende bomen zoals Els, Populier en Es, waardoor in korte tijd een boslandschap is ontstaan; het Diemberbos en het Penbos. Een vierde landschapstype dat onderscheiden kan worden is het gebied rond de Diemen. Karakteristiek in dit opzicht is het open water met aan de randen de oeverlanden. De Diemer Vijfhoek is als enclave in feite een ratatouille van verschillende landschappen en structuurdragers die hier samenkomen; Amsterdam Rijnkanaal, Diem, IJ-meer, Fort Diemerdam (stelling van Amsterdam), Electriciteitslandschap Nuoncentrale. Door de onsamenhangende ruimtelijke structuur komen de aanwezige kwaliteiten van dit gebied onvoldoende tot hun recht. De komst van Amsterdam IJburg met de nieuwe ontsluitingsweg biedt nieuwe aanknopingspunten voor een verbeterslag.

STRUCTUUR 'DRAGERS'

- Amsterdam Rijkkanaal
- Diem
- Weesper & Muidertrekvaart
- Diemer Wandellandschap
- groene corridors
- Rijkswegen
- Provinciale wegen
- Stadstraten
- Treinspoor
- Metrolijn
- tramlijn



2.3 Regionale landschappelijke dragers

Diemen is vanuit de historie vergroeid met de openbare ruimte op en rond de Weespertrekvaart. De trekvaarten vormen een wezenlijk bestandsdeel van de identiteit van Diemen en haar wortels met het verleden. De aanwezigheid van het water vormt een natuurlijke begeleiding van de routes die aan weerszijde van de trekvaart liggen. Daar waar het water onder de viaducten loopt ontstaat een natuurlijke en logische verbinding tussen de gebieden aan weerszijde van het viaduct. De Weespertrekvaart valt samen de belangrijkste oost-west verbinding Muiderstraatweg-Hartveldseweg tussen Diemen en het Amsterdamse Watergraafsmeer.

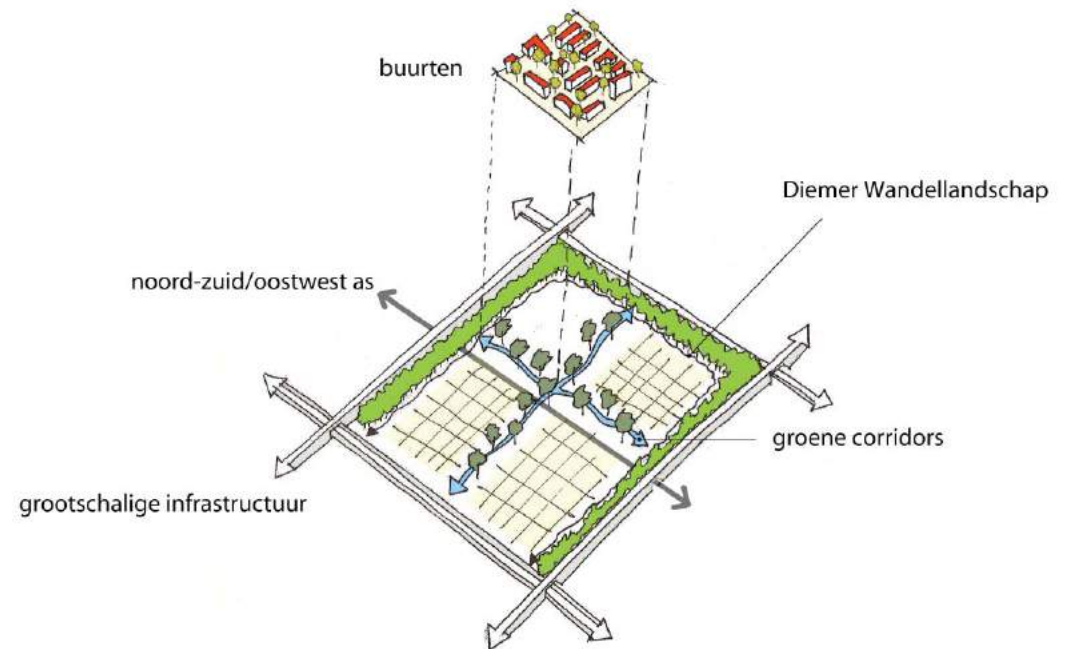
Het Amsterdam Rijnkanaal vormt een tweede landschappelijke drager. Dit belangrijke scheepsvaart kanaal dat Amsterdam via Utrecht verbindt met de Rijn fungeert als een ecologische en recreatieve verbindingssas en is een landschappelijke drager van nationale betekenis. In Diemen wordt het brede kanaal begeleid door een driedubbele bomenrij waardoor de sterke lineaire structuur een machtige voetafdruk achterlaat in het landschap. Het snelweg en spoorweg landschap vormt de derde structurele drager van Diemen. Deze hoofdzakelijk op verhoogde dijken aangelegde infrastructuur deelt het grondgebied van Diemen op in compartimenten die enkel met elkaar verbonden worden door onderdoorgangen of bruggen. Het snelweglandschap is losgekoppeld van de lokale infrastructuur en gaat voor een belangrijk deel voorbij aan Diemen in plaats van dat het onderdeel uit maakt van de lokale dynamiek van het dorp. Enkel ter hoogte van een aantal op- en afritten wordt er contact gemaakt met het lokale leven. De verhoogde ligging maakt dat het ook in ruimtelijk opzicht opvalt in het landschap. Door de aanwezigheid van groene taluds en groene bufferzones langs de snelwegen heeft het snelweglandschap aan de buitenzijde ook een duidelijk landschappelijke component. De langgestrekte groengebieden naast de snelwegen en spoortracés vormen belangrijke ecologische verbindingroutes en zijn in Diemen op veel plaatsen uitgegroeid tot belangrijke recreatieve ommetjes vanuit de woonbuurten. Het zogenaamde "Diemer wandellandschap".

2.4 De landschappelijke dragers op wijkniveau

Op wijkniveau vormen met name de groene corridors een belangrijk bestandsdeel van de structuur van Diemen. De verschillende buurten in Diemen worden door de groene

corridors van elkaar gescheiden, waardoor de identiteit van de afzonderlijke buurtjes als eenheid sterker wordt. De groene corridors vormen daarnaast belangrijke ecologische verbindingen tussen de ecologische zones langs de snelweg. Op deze manier wordt de natuur de wijk ingebracht en kunnen kleine zoogdieren en amfibieën zich langs deze ecologische 'corridors' van de ene naar de andere kant van Diemen voortbewegen. De onderstaande afbeelding toont schematisch de structuur van een typisch Diemense wijk. De wijken worden in Diemen

intern met elkaar verbonden door een aantal hoofdroutes die een assenkruis vormen. In Noord-zuidrichting is dat de Ouddielerlaan, Burgemeester Bickerstraat en Boven Rijkersloot (noordzuid-as). In oost-west richting is dat de Hartveldseweg-Muiderstraatweg. De Oost-West as vormt naast een belangrijke lokale verbindingsweg ook op regionaal niveau in combinatie met de Weespertrekvaart/Muidertrekvaart een belangrijke route langs welke Amsterdam wordt verbonden met Diemen en het Buitengebied. Dergelijke zones zijn zeer strategische plekken om aan de uitstraling van de gemeente te werken. Lokale en regionale netwerken komen er samen.



VIJF LANDSCHAPSTYPEN



Boslandschap 'Diemberbos'



'open' Veenweide landschap 'Overdiempolder'



Diemer Vijfhoek, met links de Nuoncentrale en ten noorden IJburg in aanbouw



Waterlandschap 'De Diemen'



De bedrijfs en woonlandschappen: foto: kantoorlandschap Diemervijver

STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR DIEMEN

HOOFDOPZET DIEMEN

FYSIEKE STRUCTUURDRAGERS



LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR DRAGERS



DRAGERS OP WIJKNIVEAU



3

- 3.1 Snelwegen en spoorwegen/metro traces
- 3.2 Tramspoor Muiderstraatweg - Hartveldseweg
- 3.3 Weespertrekvaart - Muidertrekvaart
- 3.4 Amsterdam Rijnkanaal
- 3.5 De Diemen
- 3.6 Diemer wandellandschap
- 3.7 Groene Corridors





3.1 Snelwegen en spoorwegen/metro tracés

Diemen is sterk gefragmenteerd door de grootschalige infrastructuur van trein/metro en snelwegen A10, A1, A9, Gooiseweg. Kern van grootschalige infrastructuur is dat het dorp oversteigend is en nauwelijks contact maakt met de lokale infrastructuur, behoudens een aantal op- en afritten. Hoewel de infrastructuur cruciaal is voor de ontsluiting, is er nauwelijks een relatie tussen de snelwegen en Diemen. De relatie die er is, is overwegend negatief. Zo komt er veel geluid- en luchtverontreiniging vandaan. Deze infrastructuur werpt barrières op met slechts een aantal onderdoorgangen waarlangs het lokale verkeer zich kan verplaatsen. De metershoge geluidschermen zorgen voor 'wanden' die als je niet oplet het beeld van de gemeente bepalen, zeker wanneer ze ook nog eens op verhoogde grondlichamen liggen.

De grootschalige infrastructuur heeft een hoge mate van 'permanentie', als gevolg van de kosten en organisatie die er voor nodig is om wijzigingen aan te brengen in tracés. Toevoegen is haalbaar, maar achteraf een route omleggen of een extra onderdoorgang realiseren is veelal (financieel) onmogelijk. Dit maakt dat dit type van infrastructuur een sterk structurerende werking heeft voor andere ontwikkelingen. De 'grootschalige' infrastructuur is doorgaans eigendom van hogere overheden en Diemen heeft hier alleen indirect wat over te zeggen.

De inpassing van de 'grootschalige infrastructuur' in Diemen is overwegend gebeurd middels 'groene bufferzones'. Hierdoor is de visuele impact van dit snelweg en spoorweg landschap 'redelijk' beperkt gebleven en is tussen de woonwijken en de infrastructuur een wandellandschap ontstaan. De grootste knelpunten t.a.v. de relatie tussen de grootschalige infrastructuur en het dorp Diemen zijn momenteel:

1. Er is maar 1 onderdoorgang in noordzuidelijke richting ter hoogte van Diemen Noord en deze is tevens smal bij de spoorboog. Dit is een zeer kwetsbare verbinding en beperkt de noord-zuid gerichte dynamiek van het dorp.
2. Het spoor in het centrum kent een gelijkvloerse kruising met de Ouddiemerlaan. Dit kan leiden tot een verdere fragmentering van het dorp en doorbreekt de continuïteit van een van de belangrijkste ontwikkelingsassen van Diemen.

Ontwikkelingen

De komende jaren worden de snelwegen door Rijkswaterstaat verbreed en komen er hogere geluidschermen. Deze zullen over de gehele lengte van het tracé een uniforme uitstraling krijgen. Er wordt ook nieuwe grootschalige infrastructuur aangelegd, zoals de Oostelijke ontsluiting IJburg, alsmede de Bypass A1-A9 ter hoogte van Diemen. Verbreding betekent ook dat de onderdoorgangen onder de infrastructuur door langer worden. Op de lange termijn staat de IJmeerlijn op de agenda. Het meest voor de hand liggende tracé doorsnijdt de Overdiempolder ter hoogte van de oostkant van Diemen Noord. Dit vraagt om een 'landschappelijke inpassing'. Een station bij Plantage de Sniep kan in elk geval zorgen dat de gemeente Diemen ook nog 'profiteert' van deze doorsnijding.

Richtlijnen Snelwegen en Spoorwegen

verkeer en verblijf

Altijd inzetten op zo breed mogelijke onderdoorgangen onder de infrastructuur, wanneer verdiept half verdiept of op poten gezette infrastructuur niet haalbaar is. Zorgen voor natuurlijke lichtinval, door lichtschachten op te nemen. Indien mogelijk bestaande watergangen doortrekken onder de de onderdoorgang. Door de reflectie op het wateroppervlak wordt zo meer natuurlijk licht in de onderdoorgang gebracht.

bomen

geen lineaire monocultuur maar een gemengd beeld dat als een parkrand naar de omgeving staat (zie sectie Diemer wandellandschap).

water

Zo veel mogelijk nastreven dat onderdoorgangen onder de grootschalige infrastructuur tevens ook ruimte laten om water en groen door te trekken.

geluidschermen

Voor het treintracé door het centrum wordt ingezet op 'groene' geluidschermen richting de woonwijken. Ter hoogte van de stations alsmede de viaducten wordt ingezet op transparante schermen. Voor de geluidschermen langs de snelwegen wordt ingezet op het nette uniforme vormgeving. De eerste drie meter is groen (anti graffiti), daarboven zijn de schermen transparant. Hoogteverschillen tussen de geluidschermen worden trapsgewijs opgelost. Ter hoogte van de viaducten zijn de geluidschermen volledig transparant.

3.2 Tramspoor Muiderstraatweg - Hartveldseweg

Eind jaren '80 is na het verdwijnen van de snelweg een deel van de tramlijn in ere hersteld. Vanaf 1881 liep hier de Gooise stoomtram tussen Amsterdam, Diemen en het Gooi. Momenteel loopt de tramlijn tot net na het spoorwegviaduct over de Weespertrekvaart, waar deze middels een keerlus weer terug rijdt. Een klein onderhoudsspoor loopt door richting de GVB werkplaats. Tramlijn negen vormt een uitstekende verbinding richting het centrum van Amsterdam en is daarmee voor Diemen een belangrijke vervoersader.

Net als de 'grootschalige infrastructuur' is een tramlijn doorgaans vrij structurend. De grote spankabelmasten alsmede het tramspoor is een forse investering die voor langere tijd wordt gemaakt. Het is dus zaak wanneer zich kansen voordoen het meteen goed aan te leggen. Bekijken we de inpassing van het tramtracé langs de Muiderstraatweg - Hartveldseweg dan vallen de volgende zaken op:

De spankabelmasten verspringen ten opzicht van de as van de weg, waardoor een zeer druk en rommelig beeld ontstaat. De halte ter hoogte van de kerk ligt niet strategisch ten opzichte van de looproutes richting het centrum en de brug richting Diemen Zuid.

ontwikkeling

Momenteel loopt een onderzoek naar het versnellen van de reistijd van Tramlijn negen. Onderdeel van het onderzoek is de locatie van haltes. De komende jaren wordt Plantage de Sniep ontwikkeld. Streven is om tramlijn negen op termijn (na 2015) door te trekken richting het Diemberbos of Amsterdam Zuid Oost. De GVB wil in 2016 groot onderhoud uitvoeren aan de tramsporen. Voorgesteld wordt deze ontwikkelingen te bundelen aan een aantal andere 'kansen' zoals het verbeteren van de recreatieve potentie en uitstraling van de Weespertrekvaart en Muiderstraat - Hartveldseweg. Om de samenhang langs deze as te borgen worden deze projecten in de toekomst onder de noemer Oost-West as (werknaam) integraal bekeken.

Richtlijnen tramspoor Muiderstraatweg - Hartveldseweg

verkeer en verblijf

Overwegen om de halte centrum verder op te schuiven richting het kruispunt van de Diemberbrug. Dit om de relatie met het

centrumgebied, de Ouddiemerlaan en Diemen Zuid sterker te maken. Zorgen voor nette gebruiksvriendelijke tramhaltes die voldoende breed zijn. Momenteel is de tramhalte bij de Arent Krijtsstraat erg smal. In 2012 wordt gestart met een studie naar een aantal varianten voor de inpassing van het tramtracé in het straatprofiel van de Muiderstraatweg - Hartveldseweg. Hierbij zullen naast een optimalisatie van het huidige profiel, de voor en nadelen van twee alternatieve varianten worden onderzocht. Een variant met een vrije ligging van de trambaan en een variant met een groter medegebruik tussen trambaan en autoverkeer tussen de onderdoorgang A10 en de Spoorwegonderdoorgang.

verlichting en straatmeubilair

De spankabelmasten ogen momenteel niet fraai, ze zijn erg fors en dominant aanwezig in het straatbeeld. Dit heeft onder andere te maken met de kleurstelling alsmede de rommelige positionering t.o.v. de weg as. Bij voorkeur worden in de toekomst de masten in de lijn van een rij bomen gezet en krijgen de masten een 'donkere' coating zodat ze beter wegvallen in het straatbeeld. De Muiderstraatweg/ Hartveldseweg is het visite kaartje van de gemeente. Inzetten op bijzondere verlichting langs deze as, bijvoorbeeld door hangende armaturen, tussen de spankabelmasten en een aantrekkelijke sfeerverlichting langs de promenade.





3.3 Weespertrekvaart - Muidertrekvaart

De Weespertrekvaart is de meest beeldbepalende openbare ruimte van Diemen. De identiteit van het 'moderne' Diemen is intrinsiek gekoppeld aan de ligging van Diemen aan deze vaart. De kades bestaan overwegend uit zwarte damwanden met witte hekwerken. De witte bruggen met blauwe accenten vormen een karakteristiek gezicht. Vanaf het water is er zicht op de bebouwing langs de Weespervaart met het silhouet van de kerk. In de richting van Amsterdam is er zicht op de Rembrandttoren in Amsterdam waardoor de visuele relatie met Amsterdam sterk is. Als centrale ontmoetingsruimte en recreatieve loper door Diemen heen blijft de potentie van deze schitterende vaart sterk onderbenut. Met name de kades langs de vaart zouden door een aantrekkelijke inrichting kunnen aansluiten bij de vraag van bewoners om meer kwalitatieve verblijfs- en ontmoetingsruimtes in de openbare ruimte van Diemen.

Als vaarroute staat de Weespertrekvaart direct in verbinding met de Grachtengordel, het Gooi en het Amsterdam Rijnkanaal. Als dusdanig zijn er legio mogelijkheden ook voor de recreatieve vaart. Het opwaarderen van de vaarroutes vraagt tevens om pleisterplaatsen waar men de boot kan aanleggen en eventueel vanaf het water het terras op kan lopen. Momenteel doet Diemen te weinig met alle 'kansen' die deze historische en landschappelijke drager biedt.

Ontwikkeling.

De komende jaren wordt Plantage de Sniep ontwikkeld, een deel van de Muidertrekvaart wordt open gegraven. Het is belangrijk voldoende aanmeerplaatsen te realiseren zodat gebruik gemaakt kan worden van de gebiedseigen kwaliteiten van het water. De punt Sniep zou zich in dit opzicht uitermate goed lenen voor een horeca gelegenheid die tevens als pleisterplaats voor boten dient langs de route tussen het Gooi en de Grachtengordel.

Richtlijnen Weespertrekvaart - Muidertrekvaart

verkeer en verblijf

Beter benutten van de gebiedseigen kwaliteit van het water. De recreatieve promenade langs het water kwalitatief inrichten en doortrekken tot aan Plantage de Sniep. Aanlegplaatsen voor boten realiseren in het plan Sniep. Bij voorkeur horeca realiseren op de kop van de punt Sniep met aanmeerplaatsen voor boten langs de vaarroute Gooi - Amsterdam. Laad en loswal opwaarderen tot aangename verblijfsplek aan het water.

verlichting en straatmeubilair

Een kwalitatief hoogwaardige lantaarnmast langs de promenade aan het water kan aldaar zorgen voor meer sfeer en zo de verblijfskwaliteiten van deze promenade versterken.

bestrating

Promenade langs het water als een eenheid ontwerpen met een kwalitatieve inrichting.

bomen

Continuïteit in de bomen nastreven langs het water. De plataan als soort is prima, maar de bomenrij is op dit moment niet continu. Met name ter hoogte van het kerkplein en de Diemerbrug. Bomenrij bij voorkeur doorzetten in Plantage de Sniep richting het buitengebied.

groen

Meer continuïteit in het groen, één samenhangend idee voor de gehele promenade. Groen is ondersteunend aan de promenade functie.

water

Muidertrekvaart doortrekken onder het spoorwegviaduct zodat een robuust watersysteem ontstaat. Dit zorgt tevens voor natuurlijke lichtinval onder het spoorwegviaduct, waardoor een aantrekkelijker sociaal veilige verbinding ontstaat richting Plantage de Sniep. Het doortrekken van het water speelt is op diverse schaalniveaus belangrijk: continuïteit profiel muiderstraatweg, historische waarde, sociale waarde (pleziervaart, doorzetten promenade), alsmede de waterkwaliteit.

Afscheidingen

Witte hekwerken langs het water en de bruggen. Huidige groene spoorwegbrug bij groot onderhoud wit schilderen met blauwe accenten. Bij de bruggen blauw enkel zeer terughoudend als accentkleur toepassen. Bij voorkeur in de toekomst kiezen voor een kwalitatieve uitstraling van de hekwerken. Het eiland Plantage de Sniep kan een eigen type beschoeiing en hekwerk krijgen waardoor het als eiland geaccentueerd wordt. Buitenlangs zouden de witte hekwerken moeten doorlopen aan de buitenzijde van Weesper- en Muidertrekvaart. Ter hoogte van Verrijn Stuart zouden de oude snelweg balustrades moeten worden verwijderd en (bijvoorkeur) vervangen door witte hekwerken conform het overig beeld langs de Weespertrekvaart.

3.4 Amsterdam Rijnkanaal

Het Amsterdam Rijnkanaal is naast een belangrijke scheepvaartroute ook een nationale fietsroute tussen Amsterdam en Utrecht. De drie dubbele bomenrij die in Diemen het Amsterdam Rijnkanaal flankeert is indrukwekkend. In het weekend wordt het Amsterdam Rijnkanaal druk gebruikt door joggers vanuit de omliggende wijken en fietsers. De overgang over de Diemen met de oude sluis biedt een mooi uitzicht over de Diemen. Over het algemeen ligt de fietsroute er prima bij, alleen op het punt waar de Overdiemerweg aantakt op het fietspad langs het Amsterdam Rijnkanaal zit een vreemde knik. Uitgangspunt zou moeten zijn dat de fietser overal voorrang heeft tot aan Utrecht (hetgeen bijna overal gerealiseerd is). Wandelaars maken momenteel gebruik van een klein wandelpaadje naast het fietspad op de dijk. De route wordt ook gebruikt door paarden die aan de zijkant van het fietspad rijden. Als recreatieve loper op regionale schaal functioneert de Amsterdam Rijnkanaal route goed. De aanhechting vanuit de wijken van Diemen op het kanaal is voor verbetering vatbaar.

Ontwikkelingen

De oostelijke ontsluiting IJburg (Fort Diemerdamweg) alsmede een eventuele IJ-meerlijn leiden tot meer onderdoorgangen en een fragmentering van de route. De continuïteit van het fietspad alsmede de continuïteit in de bomen zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Richtlijnen Amsterdam Rijnkanaal

verkeer en verblijf

Recreatief fietspad met een informele onverhard olifanten paadje voor wandelaars en paarden.

verlichting en straatmeubilair

Bij voorkeur ingetogen donkere of natuurlijke houten uitstraling.

bestrating

Zwart asfalt.

bomen

Continuïteit in de bomen nastreven langs het water.

groen

Gras met open doorzichten tussen het fietspad en het water.

water

In beheer bij Rijkswaterstaat.

Afscheidingen

Houten bruggen met witte en donkere stijlen aan de zijde van Diemen Noord.





3.5 De Diemen

De Diemen behoort tot de oudste landschappelijke elementen in Diemen en het dorp ontleent er zijn naam aan. Het is een herinnering aan de tijd toen Diemen nog aan de Zuiderzee lag en de Diemen een riviertje was dat een verbinding vormde tussen het Bijlmermeer, de Gaasp en de Zuiderzee.

De huidige Diemen is opgesneden in drie delen. Het stuk tussen de Weesperstraat en het spoor/A10 (1e Diemen), het stuk tussen de A10 en het Amsterdam Rijkkanaal (2e Diemen) en het stuk aan de overzijde van het Amsterdam Rijkkanaal tot het Fort Diemerdam (3e Diemen). Het watersysteem ligt op één peil en er is sprake van een samenhangend ecologisch systeem. Het gebied van de Diemen behoort tot de ecologische hoofdstructuur en is tevens benoemd als belangrijke ecologische verbindingzone. De korte Diemen ter hoogte van de Gamma is een feite een vierde fragment van de Diemen, welke een belangrijke ecologische verbinding vormt met de Gaasp.

Door de lage onderdoorgang van de spoorbrug is het (nauwelijks) meer mogelijk om met een boot van de 1e naar de 2e Diem te varen. Voor het voet/fiets verkeer ligt er alleen een doorgaande verbinding aan de oostkant. Langs de spoorbrug is een voetbrug aangelegd waardoor het mogelijk is om een rondje te maken rond de 1e Diem. De kwaliteiten van met name de 1e Diem zouden beter tot hun recht kunnen komen wanneer de wandelroute wat consistentier wordt vorm gegeven en het zicht vanaf de dijk op het water wordt verbeterd door een deel van de Elzenboschages te snoeien. De 2e Diem ziet er overwegend zeer fraai uit. De waterkwaliteit is uitstekend. Recentelijk is een steiger aangelegd om de recreatieve gebiedspotentie beter te benutten.

Ontwikkelingen

Het beheer over het gebied van de Diemen is versnipperd over verschillende uitvoeringsorganisaties. Dit komt het beheer niet ten goede. Er zou gezocht moeten worden naar 1 organisatie die verantwoordelijk wordt gemaakt. Het schaatsbaantje ziet er in de winter prachtig uit maar is de rest van het jaar met de permanente lantaarnmasten geen fraai gezicht. De 3e Diem heeft naast natuurlijke kwaliteiten nog een aantal overblijfselen van de oude werf die hier heeft gestaan. Met de ligging nabij het Fort Diemerdam en de oude lintweg van de Overdiemerpolder is dit een zone die een hoge potentie heeft. Er is in dit kader behoefte aan een integrale visie op deze zone. Met de komst van IJburg zal de druk op dit gebied alleen maar toenemen. De aanleg

van de Oostelijke ontsluiting IJburg zorgt er tevens voor dat dit gebied van een perifeer gebied opeens goed ontsloten wordt. Een integrale visie kan richting geven aan de te verwachten initiatieven en de 'luikende' potenties van dit gebied goed ontginnen.

Richtlijnen de Diemen

verkeer en verblijf

In ecologisch en recreatief opzicht dient dit landschap zoveel mogelijk met elkaar verbonden te worden. Kansen aangrijpen voor een westelijke route onder het spoor en de snelweg. De recreatieve potentie van dit gebied wordt nog onvoldoende benut. Met de komst van Plantage de Sniep alsmede IJburg neemt het belang van deze groene recreatieve zone toe. De oude werf zou zich lenen voor kleinschalige recreatie ondersteunende functies, samen met fort Diemerdam kan zo een sterk leisure gebied ontstaan. Door een deel van de paden langs en tussen de sportvelden op te nemen in de padenstructuur richting de Diemen kan een interessant wandellandschap ontstaan als uitloopgebied van Plantage de Sniep. Momenteel kenmerkt deze zone zich nog door allerlei hekwerken. Toevoegen van een steigertje die vanaf de dijk aan de kant van Plantage de Sniep tot aan het water loopt zodat contact gemaakt kan worden met het water.

bestrating

Oude lintwegen asfalt. Paden bij voorkeur in een halfverharding.

bomen

Rijke mix van gebiedseigen soorten. Regelmatig elzenhagen boschages verwijderen, met name t.h.v. 1e Diem zodat het zicht op het water behouden blijft.

groen

Toepassing gebiedseigen soorten. Inrichting is dusdanig dat een ecologisch onderhoudsarm beheer kan worden toegepast. Bij voorkeur toepassen van een rijke mix aan gebiedseigen soorten. Hierbij zorgen voor voldoende voedseldragende en schuilplaatsbiedende planten en bomen.

water

Kent een ecologische inrichting met beplanting die ondersteunend is aan een goede waterkwaliteit. Het doorvaarbaar maken van een aantal bruggen en viaducten levert een grote meerwaarde op voor dit gebied.

3.6 Diemer Wandellandschap

De groene inpassing van 'grootschalige' infrastructuur is systematisch bij elke wijkuitbreiding toegepast. We treffen het aan in Diemen Centrum, Diemen Noord, spoorweg Driehoek, etc. Het groen is middels een stelsel van paden geschikt gemaakt als wandelgebied. Hiermee zijn voor de buurt interessante 'natuurlijke' ommetjes ontstaan die vrij eenvoudig op loopafstand van de buurten te bereiken zijn. Voor een aantal gebieden geldt dat deze 'ommetjes' een belangrijk substituut zijn voor de afwezigheid van parken en plantsoenen in de buurten zelf. Het Diemer wandellandschap neemt vele vormen aan. Soms heeft het de kwaliteiten van een park, soms is het een volkstuintencomplex en soms is het een wildernis die middels een eenvoudig paadje toegankelijk is gemaakt.

Ontwikkeling.

De komende jaren worden op veel plaatsen in Diemen geluidschermen geplaatst langs de belangrijkste infrastructuur zoals snelwegen en treinsporen. Voor zowel trein als snelwegschermen is daarbij ingezet op een 'groen' uiterlijk richting het dorp zodat deze randen onderdeel gaan worden van de 'groene' uitstraling van het 'Diemer Wandellandschap'. Langs de snelwegen worden de schermen bijzonder hoog. Er wordt in dit kader ingezet om de schermen in te pakken met een zoom met groen die de uitstraling heeft van een parkrand, zodat deze als border fungeert voor het wandellandschap. Een aantal onderdelen van het huidige 'wandellandschap' wordt in het kielzog van de snelweguitbreiding de komende jaren opnieuw ingericht. Zo krijgt de Omloop in Diemen Noord een metamorfose en wordt het gebied aan de overzijde van de Diemerkade langs de A10 heringericht.

Richtlijnen Diemer wandellandschap

verkeer en verblijf

In ecologisch en recreatief opzicht dient dit landschap zoveel mogelijk met elkaar verbonden te worden. Dit betekent soms op de juiste plek een bruggetje en een paadje. Soms betekent het een fauna passage zodat kleine reptielen en zoogdieren van het ene naar het andere gebied kunnen komen. De verblijfswaarde van het gebied kan verbeterd worden door de aantrekkelijkheid van routes te verbeteren.

bestrating

Zo min mogelijk gesloten verharding. Bij voorkeur de toepassing van halfverhardingen of zand/grind/schelpen paden. De breedte van deze paden afstemmen op de intensiteit van het gebruik. Bij lage intensiteiten een smallere pad breedte aanhouden ter voorkoming van onnodig onderhoud.

verlichting en straatmeubilair

In principe wordt het wandellandschap niet apart aangelicht. Indien er verlichting 'moet' worden toegepast dan wordt er aangesloten bij de Diemense standaard, 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal

bomen

Niet alleen lineaire beplanting langs de grootschalige infrastructuur (trein/snelwegen) toepassen, maar Bij voorkeur een rijke mix van gebiedseigen soorten die zich in een wildverband als een 'parkrand' presenteert naar het wandellandschap.

groen

Toepassing van voornamelijk gebiedseigen soorten. Inrichting is dusdanig dat een ecologisch onderhoudsarm beheer kan worden toegepast. Bij voorkeur toepassen van een rijke mix aan gebiedseigensoorten. Hierbij zorgen voor voldoende voedseldragende en schuilplaatsbiedende planten en bomen.

water

Kent een ecologische inrichting met beplanting die ondersteunend is aan een goede waterkwaliteit.

Afscheidingen

Eventuele afscheidingen van bijvoorbeeld speelveldjes wordt middels de juiste beplanting bijvoorbeeld een haag bewerkstelligd. Zo min mogelijk toepassen van metalen hekwerken of andersoortige 'artificiële' materialen in de natuurlijke omgeving van het Diemer wandellandschap.





3.7 Groene corridors

Op wijkniveau vormen met name de 'groene corridors' een belangrijk bestandsdeel van de structuur van Diemen. De verschillende buurten in Diemen worden door groene corridors van elkaar gescheiden waardoor de identiteit van de afzonderlijke buurtjes als eenheid sterker wordt. De groene corridors vormen daarnaast belangrijke ecologische verbindingen tussen de ecologische zones langs de snelweg. Op deze manier wordt de natuur de wijk ingebracht en kunnen kleine zoogdieren en amfibieën zich langs deze ecologische 'corridors' van de ene naar de andere kant van Diemen voortbewegen. De groene corridors zijn meestal gekoppeld aan de waterstructuur van de wijk zoals in Diemen Noord, Diemen Zuid en Diemen Centrum.

Ontwikkeling.

De komende jaren wordt in het kader van het centrumplan de groene corridor die in oost-west richting het centrum doorsnijdt in ere hersteld. Het water wordt doorgesloten met het watersysteem van het Julianaplantsoen. Met name in Diemen Zuid zijn de 'groene corridors' erg gefragmenteerd en ontbreekt het aan samenhang op een hoger schaalniveau. Daarnaast is er op een aantal plaatsen bijvoorbeeld bij winkelcentrum Kruidenhof, bebouwing in de groene hoofdstructuur verschenen. Een gebiedsvisie Diemen Zuid zou als vliegwiel kunnen dienen om op een aantal punten de hoofdstructuur te repareren en te verfraaien.

Richtlijnen 'groene corridors'

verkeer en verblijf

De groene corridors vormen de 'groene longen' die op wijkniveau het groen en de kleine amfibieën en zoogdieren de wijk inbrengen. De inrichting van deze 'groene corridors' houdt het midden tussen een ecologische inrichting en een gestructureerde 'parkachtige' inrichting met verblijfskwaliteit. Idealiter is het combinatie van beiden. Bij de inrichting van de groene corridors, de zichtlijnen open trekken, zodat er een ruimtelijke beleving ontstaat.

bestrating

Parkachtige inrichting met een informele padenstructuur, bijvoorbeeld zandpaden, schelpenpaden, etc. Bij halfverhardingen de padbreedte afstemmen op de intensiteit van het gebruik in verband met het voorkomen van onnodig onderhoud. Bij lage intensiteiten een smallere padbreedte aanhouden.

verlichting en straatmeubilair

Overeenkomstig het straatmeubilair van de wijk of buurt. Daar waar de 'groene corridors' een duidelijke 'park' functie hebben zoals bij het Rennee Cassinpark, hier worden bankjes gebruikt die ondersteunend zijn aan de verblijfsfunctie, en die dus 'lekker' zitten.

bomen

De groene corridors vormen een bestandsdeel van het 'duurzame' groen in de wijken. Bij voorkeur dus beeldbepalende bomen met een lange levensduur aanplanten. Daar waar de 'groene corridors' onderdeel vormen zou er budgettaire ruimte moeten worden gevonden om 'bijzondere' boomsoorten toe te passen.

groen

De groene corridors kennen een eigen vormtaal met een sterke buurtversterkende samenhang waardoor de inrichting zich los kan bewegen van de omliggende buurten. Enige overlap in beplantingskeuze tussen wijkgroen/buurtgroen en de 'groene corridors' is wenselijk maar moet er niet toe leiden dat deze 'groene corridors' als element gaan fragmenteren door te veel verschillen per buurt. Bij voorkeur wordt een goede verhouding gezocht tussen de toepassing van gebiedseigen soorten (als basis) en specifieke cultivars voor geur, kleur en fleur die niet per se gebiedseigen moeten zijn.

water

Het watersysteem is bij voorkeur doorgesloten en voorzien van bruggen of ecologische duikers zodat de natuur zijn doorgang kan vinden. De oevers kennen een ecologische inrichting met beplanting die ondersteunend is aan een goede waterkwaliteit. Op diverse plekken is er ook een meer parkachtige inrichting gerealiseerd met een intensievere maaibeheer. Hierdoor is er zicht op het water, kan het water bereikt worden en kan het grastalud gebruikt worden voor recreatieve doeleinden. Sporadisch zorgt een vissteigertje of een oeveraccent voor een hogere gebruikskwaliteit.

Afscheidingen

Eventuele afscheidingen van bijvoorbeeld speelveldjes wordt middels de juiste beplanting bijvoorbeeld een haag bewerkstelligd. Zo min mogelijk toepassen van metalen hekwerken of andersoortige 'artificiële' materialen.

STRUCTUURDRAGERS

RUIMTELIJK RAAMWERK DIEMEN

4

- 4.1 Inleiding deelgebieden
- 4.2 Diemen noord
- 4.3 Spoorzicht - Buitenlust
- 4.4 Diemen Centrum
- 4.5 Diemen Zuid
- 4.6 Bergwijkpark
- 4.7 Duivendrecht (Biesbosch)
- 4.8 Verrijn Stuart
- 4.9 Plantage Sniep
- 4.10 Sniep/Stammerdijk
- 4.11 Diemer Vijfhoek/Nuon

WIJKEN

OMSCHRIJVING DEELGEBIEDEN



4.1 Inleiding deelgebieden

Korte beschrijving van de verschillende deelgebieden aan de hand van een aantal parameters. Identiteit, functionele samenhang, verkeerssysteem en samenhang in architectuur.

De stedenbouwkundige structuur van Diemen laat zich gemakkelijk ontleden in een hoofdstructuur, een wijkstructuur en een stedenbouwkundige structuur op buurniveau. De hoofdstructuur kent een relatief grote mate van permanentie en vormt in feite het kader waarbinnen de overige ontwikkelingen op een lager schaalniveau zich afspelen. De hoofdstructuur is in het vorige hoofdstuk uit de doeken gedaan. Het bestaat uit een grove verdeling in gebieden en landschapstypen die doorsneden worden door een aantal landschappelijke dragers: Het snelweg/spoor landschap met daarlangs het Diemer wandellandschap. De Weesper/Muidertrekvaart, het Amsterdam Rijnkanaal en de Diemen. De ruimtelijke structuur van Diemen is gefragmenteerd in deelgebieden die door deze grote infrastructuur/water partijen van elkaar gescheiden worden. In functioneel opzicht is er ook een duidelijke scheiding tussen de verschillende functies in Diemen. De kantoren, het sportpark en de bedrijventerreinen zijn geclusterd met soortgelijke functies en er is weinig functiemenging.

De verschillende deelgebieden hebben slechts een aantal verbindingen onder of over de 'grootschalige' infrastructuur (treinspoor, snelweg, Amsterdam Rijnkanaal, Diem). De grootschalige infrastructuur werkt daarmee als een sociale en ruimtelijke barrière. In de meeste gevallen zijn de deelgebieden te karakteriseren als 'Wijk'. Wijk in de zin van een gebied waarvan de onderlinge buurtjes te samen een onderlinge samenhang vertonen en de optelsom meer is dan de som van de individuele delen. Doorgaans is er een concentratiepunt zoals een winkelcentrum of zijn er functies op wijkniveau waarvan de verschillende buurtjes gebruik maken. Diemen Noord Centrum en Zuid zijn wijken. Spoorzicht-Buitenlust is zo gezien geen wijk. De mate van samenhang in de architectuur bepaalt soms of iets ook als een wijk gezien wordt. Diemen Centrum is in functioneel opzicht wel een wijk te noemen maar er is een dermate groot verschil tussen de klassieke architectuur van de wijken centrum oost en west langs de Weespertrekvaart met de meer moderne architectuur van Ruimzicht, dat het de vraag is of mensen dit gebied als één 'wijk' zullen bestempelen. In een enkel geval zoals de buurt Biesbosch is het zo dat de buurt in feite deel uitmaakt

van een wijk die niet tot Diemen behoort. In dit geval een wijk die voornamelijk op het grondgebied van gemeente Ouder-Amstel ligt

De deelgebieden/wijken worden doorsneden door 'groene corridors' die de verschillende buurten ruimtelijk van elkaar scheiden en in functioneel opzicht met elkaar verbinden. De 'groene corridors' brengen de natuur uit het Diemer Wandellandschap de wijk in en vormen dwars door Diemen heen ecologische verbindingen. De hoofdstructuur en wijk assen – 'groene corridors' hebben een buurtoverstijgende uitstraling. De buurten zelf zouden echt een 'locatie specifieke' eigen identiteit kunnen hebben. Locatie specifiek in de zin dat de inrichting van het 'landschap' aansluit bij de stedenbouwkundige en architectonische opzet van de buurt.

Het onderscheidende karakter van de (kleine) buurtjes die in Diemen samen de wijken vormen, is een wezenlijk karakter van de stedenbouwkundige identiteit van Diemen als geheel. Het onderscheidende kenmerk van Diemen ten opzicht van de omliggende gemeentes is momenteel niet zozeer gelegen in de samenhang van haar wijken maar op het karakter en de 'eigenheid' van de verschillende buurtjes onderling. Diemen heeft veel (kleine) buurtjes met een eigen karakter c.q. 'smoel'. De identiteit en samenhang in de bebouwing bevindt zich daarmee voor mensen op een vrij overzichtelijke schaal waardoor binding met de woonomgeving makkelijk tot stand komt. Er zijn twee gebieden die zich onttrekken aan dit karakter te weten Diemen Noord en Bergwijkpark. Zo zien we in Diemen Noord weinig onderscheid tussen de individuele buurten. De buurt als identificatiekader speelt in dat opzicht dan ook minder een rol. Diemen Noord heeft als totaal compositie een bepaalde uitstraling dat mensen herkennen. Binnen deze compositie is er weinig ruimte voor verschillen op een lager schaalniveau. Bergwijkpark Noord is hoofdzakelijk opgebouwd uit een reeks van geclusterde bebouwing (kleiner dan een buurt, groter dan een individueel pand), die in samenhang met elkaar is ontworpen. Bergwijkpark Zuid bestaat uit autonome kantoorpanden. Met enige moeite zou je Bergwijkpark kunnen zien als een wijk. Er is momenteel echter weinig ruimtelijke en functionele samenhang. Het ontbreekt bijvoorbeeld aan een voorzieningenstructuur of ontmoetingsplekken alsmede een logische ontsluitingsstructuur die de verschillende delen met elkaar verweeft.

4.2 Diemen Noord

- Identificatiekader ligt op het niveau van de wijk, er zit weinig onderscheid tussen de verschillende buurtjes.
- Functionele verweving van de buurten door het omliggende groen alsmede de centrale oost-west gelegen fiets as die de buurten verbindt met het winkelcentrum Diemen Noord.
- Er ligt een verkeerssysteem met vier lussen. Elke lus wordt apart ontsloten op de Diemerpolderweg. De lussen takken aan op een raster ontsluiting met nauwelijks hiërarchisch onderscheid tussen de verschillende wegen. De straten onderling bieden in dit opzicht weinig aanknopingspunten om zich mee te identificeren. De meeste straten zien er hetzelfde uit. In oost-west richting zijn er (bewust) nauwelijks doorgaande straten die de verschillende buurten aan elkaar rijgen. Er is gekozen voor één centrale langzaamverkeersroute die de verschillende buurten met elkaar verbindt en koppelt aan het winkelcentrum. De uitstraling van deze centrale oost-west lopende fietsroute is voor verbetering vatbaar.
- Er is betrekkelijk weinig onderscheid in de architectuur tussen de verschillende buurten. Oud-Diemen en de Ouddiemerlaan positioneren zich als een verbijzondering in de buurt Buytenlust. Hierdoor heeft dit deel van Diemen Noord iets meer 'smoel' gekregen dan de overige buurten in Diemen Noord.

4.3 Spoorzicht en Buitenlust

- Identificatiekader uitsluitend op het niveau van de buurt. Zowel het vooroorlogse tuindorp Spoorzicht als het eind jaren '70 gebouwde Buitenlust zijn enclaves die aan de Ouddiemerlaan liggen. Beide buurtjes liggen in de oksel van de treinsporen. Hierdoor zijn beide buurtjes een eindstation, hetgeen de sociale samenhang in de buurt kan versterken omdat er weinig 'niet' bestemmingsverkeer in de buurt komt. Ons kent ons komt in een dergelijke buurt gemakkelijk tot stand.
- Beide buurten worden ontsloten vanaf de Ouddiemerlaan. Buitenlust is ontworpen als een autoluwe wijk. Het parkeren is op een apart terrein naast de buurt gepositioneerd. De woningen liggen aan autovrije woonerven. Spoorzicht heeft in feite een lusstructuur met één hoofdaansluiting op de Ouddiemerlaan en één secundaire aftakking naar het parkeerterrein van het station dat ook in verbinding staat met de Ouddiemerlaan.
- Beide buurten hebben een 'eigen gezicht' met veel samenhang in de architectuur. De samenhang van Spoorzicht wordt ten delen ontkracht door 'willekeurige' architectuur die langs de Ouddiemerlaan is toegevoegd.

4.4 Diemen Centrum

- Identificatiekader vooral op het niveau van de buurt, waarbij er tevens een duidelijke onderlinge samenhang is in stedenbouwkundige opzet tussen Ruimzicht oost en west, alsmede tussen het zuidelijk deel centrum o/w. De buurten Ruimzicht o/w hebben een sterke eigen buurtidentiteit. In het zuidelijk deel centrum o/w ligt dit iets genuanceerder. Oost en west lopen vloeiend in elkaar over door de overeenkomsten in stedenbouwkundige verkavelingsopzet. Centrum oost kent meer 'romantische' decoratieve architectuur, terwijl de architectuur in centrum west moderner en strakker is vormgegeven.
- Er is qua uitstraling niet sprake van één 'wijk'. Het onderscheid tussen Ruimzicht o/w en centrum o/w is daarvoor te groot. Het centrumgebied heeft momenteel weinig uitstraling. Met de herinrichting van het centrum zal dit gebied beter op de kaart gezet worden. Met een duidelijk begin en eind en een inrichting die qua allure past bij de functie als centrale ontmoetingsplek en cultureel hart van de gemeente. De bebouwing langs de Ouddielerlaan in Ruimzicht o/w is een aaneengesloten serie van relatief 'autonome' architectuur.
- De verkeersstructuur in het centrum is in feite hiërarchisch van opzet. Een buitenring M.L. Kinglaan/Rode Kruislaan met een assenkruis Whilhelmina Plantsoen/ Prinses Beatrixlaan, Ouddielerlaan/Burgemeester Bickerstraat. Daartussen bevinden zich de woonstraten die duidelijk van een lager orde en verkeersintensiteit zijn. De M.L. Kinglaan/Rode Kruislaan en delen van de Ouddielerlaan hebben ondanks de hogere verkeersintensiteiten een 30 km per uur regime om de verkeersveiligheid in deze gebieden te verhogen.
- In functioneel opzicht is Diemen Centrum (Ruimzicht o/w, centrum o/w) een wijk. De verschillende delen zijn goed met elkaar vervlochten en er is een natuurlijk centrum met voorzieningen. Het centrale park en de speelplekken vormen natuurlijke ontmoetingsplekken vanuit de buurten.

4.5 Diemen Zuid

- Identificatiekader zowel op het niveau van de wijk als de buurt. Met name het eerste is vatbaar voor verbetering. De buurtjes zijn over het algemeen herkenbaar en hebben een eigen signatuur. Opvallend pareltje in dit geheel is Schelpenhoek met een bijzondere organische jaren 80 architectuur van Alberts & van Huut.
- Functionele verweving met name middels de

fietspadenstructuur en de groene corridors die tussen de buurten liggen. Centraal in de wijk ligt het winkelcentrum 'Kruidenhof'.

- Het Verkeerssysteem is opgezet als een boomstructuur, met weinig verbindingen tussen de buurten onderling. Elke buurt heeft een stamontsluiting en vertakt vervolgens naar de woonstraten. De verbindingen tussen de buurten worden met name via langzaam verkeersroutes tot stand gebracht. In de buurten zijn de straten hoofdzakelijk ingericht als 'woonerf'. Er is een doorgaande verkeersroute 'de Boven Rijkersloot' die meanderend door de wijk heen slingert. De ligging van deze straat ten opzichte van de bebouwing alsmede de inrichting van deze straat lijkt echter niet afgestemd op de functie als verbindingsweg tussen Diemen Centrum en Duivendrecht/Bergwijkpark. De keuze om op de busbaan geen autoverkeer toe te staan (om sluipverkeer tegen te gaan) heeft een remmend effect op de gehele sociale en economische dynamiek van dit gebied. Het maakt de stedenbouwkundige structuur ondoorgrondelijk waardoor het lastig oriënteren is.
- De doorgaande route van Amsterdam Zuid-oost en Duivendrecht richting het centrum van Diemen is onlogisch waardoor Diemen Zuid in zekere zin een barrière is voor een goede aanhechting op de omgeving.

4.6 Bergwijkpark

- Identificatiekader: Bergwijkpark heeft als gebied binnen Diemen een herkenbare signatuur. Origineel en uitgesproken is deze signatuur echter niet. In heel Nederland liggen vergelijkbare kantoorparken. Door de vrij 'willekeurige' architectuur in het gebied die 'overall' had kunnen staan is er weinig onderlinge samenhang tussen de bouwwerken. Er is ook nauwelijks een relatie tussen de openbare ruimte in het gebied en de bebouwing die er staat. In Bergwijkpark Noord is er een aantal gebieden waar de bebouwing gegroepeerd staat in clusters waarbinnen wel een sterke samenhang zit. Diemer vijver is hier een voorbeeld van. Zodra men buiten de clusters stapt heeft men het idee in een niemandsland terecht te komen. Er zit een subtiel verschil tussen Bergwijkpark Noord dat in de jaren '70 – 80 is gebouwd en Bergwijkpark Zuid, dat in de jaren '90 is ontstaan. In zuid zien we alleen zelfstandige kantoorpanden en in noord zien we ook clusters met kantoren die rond een kleinschalige openbare ruimte gegroepeerd staan.
- De verkeersstructuur volgt de verkeersprincipes uit het uitbreidingsplan voor de Bijlmermeer met verhoogde erven en een scheiding tussen langzaam en snelverkeer. De verhoogde dreven

fragmenteren het gebied en verstoren de onderlinge samenhang tussen Bergwijkpark Noord en Zuid. Er zit een verschil tussen de verkeersopzet van Bergwijkpark Noord en Zuid. In Bergwijkpark Zuid, liggen de fietspaden langs de wegen en aan de voorkant van de bebouwing. In Noord liggen de fietspaden 'los' van de infrastructuur en op veel plaatsen langs de achterkanten van kantoren. De fietspaden liggen ook niet 'recht' door het gebied maar kennen veel bajonet aansluitingen waarbij men links/recht bewegingen moet maken om rechtdoor te kunnen rijden, hetgeen de oriëntatie niet ten goede komt. Het grote aantal fietspaden zorgt er voorts voor dat elk fietspad in feite te weinig gebruikers kent om een sociaal veilig gevoel te bewerkstelligen.

- Er is geen functionele samenhang in het gebied. Het centrale park wat hiervoor zou kunnen zorgen wordt als onveilig beschouwd en vormt eerder een barrière dan een verbindende ontmoetingsplek. Het station heeft nauwelijks voorzieningen en er zijn verder in het gebied (buiten Diemervijver) ook geen voorzieningen zoals sportaccommodatie of eetcafés die een zekere ontmoetingsfunctie vervullen. Het gebied is gefragmenteerd in losse kantoren en kantoorclusters die elke een eigen wereld in zichzelf zijn.
- Voornamelijk autonome architectuur met weinig samenhang (Bergwijkpark Zuid). In Bergwijkpark Noord zien we naast autonome kantoorgebouwen ook een aantal geclusterde kantoren die wel een sterke onderlinge samenhang vertonen zoals Diemervijver.

4.7 (Duivendrecht) met de Diemense buurt Biesbosch

- Identificatiekader: zowel op het niveau van de buurt als de wijk (Duivendrecht). Als onderscheidend buurtje binnen Diemen heeft Biesbosch een duidelijk eigen karakter.
- De hoofdverkeersstructuur volgt de principes van het uitbreidingsplan van de Bijlmermeer met verhoogde dreven en een scheiding tussen langzaam en snelverkeer. Vanaf de Van der Madeweg vormt de Biesboschstraat de voornaamste ontsluitingsweg. De wijk zelf is opgebouwd uit een aantal woonerfstraten. Er waren diverse onlogische verkeerssituaties in de wijk waardoor de oriëntatie in de wijk moeizaam was. Met de herinrichting van deze wijk zijn de voornaamste problemen opgelost en is de samenhang van de wijk verder versterkt. Er is meer samenhang gekomen in de inrichting van de openbare ruimte en de verkeersstructuur is vereenvoudigd.
- Er is een zekere functionele samenhang tussen Biesbosch en de overige delen van Duivendrecht. Dit zit met name in de

verweven groenstructuur en verkeersstructuur en een aantal wijkgerichte voorzieningen.

- De architectuur in Biesbosch heeft een duidelijke signatuur en is op elkaar afgestemd. Er tevens een duidelijke relatie tussen de architectuur van Biesbosch en de wijken ten noorden en westen daarvan in Duivendrecht.

4.8 Verrijn Stuart

- Identificatiekader enkel op het niveau van de buurt/ het bedrijventerrein zelf. Als bedrijventerrein heeft het een duidelijke signatuur. Deze signatuur is op zich niet bijzonder, maar wel een van de weinige bedrijventerreinen van deze aard onder de rook van Amsterdam. Er wordt weinig gedaan met de kwalitatieve ligging aan de Weespertrekkwaart, terwijl hier juist de kansen liggen om de identiteit van dit gebied te versterken.
- Klassiek verkeersstructuur met een lusstructuur die haaks aantakt op de Weesperstraat. Bedrijventerrein wordt enkel ontsloten vanaf de Weesperstraat. Er zijn geen doorgaande wegen die Verrijn Stuart koppelen aan de omliggende buurten. Hierdoor is Verrijn Stuart een eiland in Diemen. Op een hoger schaalniveau is er geen noord-zuid dynamiek. Hierdoor zijn de gebieden Bergwijkpark en Verrijn Stuart verworpen tot een eindstation. Dit terwijl deze gebieden vrij centraal liggen in Diemen en de regio Amsterdam.
- Monofunctioneel bedrijventerrein. Verrijn Stuart is aan drie zijden ingeklemd tussen grootschalige infrastructuur waaronder een tram en metro werkplaats. Er is nauwelijks een relatie met de omliggende buurten.
- De architectuur bestaat hoofdzakelijk uit autonome bedrijfspanden met een laagwaardige uitstraling.

4.9 Plantage Sniep/sportpark/Kriekenoord

- Identificatiekader in ontwikkeling, woonwijk moet nog gemaakt worden. Momenteel is het gebied gefragmenteerd in losse functies die elk individueel weinig uitstraling hebben. In de toekomst zou dit gebied moeten en kunnen functioneren als een 'wijk'.
- Raster verkeersstructuur (in de toekomst) die haaks op de Muiderstraatweg en in oost west richting, op de Diemen is georiënteerd. De rasterstructuur verspreid de verkeersintensiteiten gelijkmatig over de verschillende straten. Het bedrijventerrein Kriekenoord kent een eigen ontsluiting aan de zijde van het spoor zodat het zwaar verkeer in de toekomst

niet door de woonstraatjes hoeft te rijden. Het sportpark wordt momenteel enkel ontsloten vanaf de Sportlaan.

- Er is op dit moment betrekkelijk weinig functionele verweving tussen de verschillende functies in het gebied. Zowel de kwaliteiten van de Diemen als de kwaliteiten van het sportpark komen nauwelijks tot hun recht omdat ze slecht verbonden zijn met de overige delen van Plantage de Sniep. In de toekomst is de ambitie hier een samenhangende wijk van te maken.
- De architectuur is nog in ontwikkeling.

4.10 Sniep/Stammerdijk

- Identificatiekader, bedrijvigheid/ kantoren/ grootschalige detailhandel met weinig uitstraling. Twee losse bedrijventerreinen met elk een eigen ontsluitingsstructuur. De enige relatie tussen de bedrijventerreinen zit in het feit dat ze beiden door de Muiderstraatweg ontsloten worden. Er zit een spanningsveld tussen de aantrekkelijke ligging aan de rand van Diemen in het groen met de povere ruimtelijke inpassing van deze bedrijventerreinen. De overgangen richting het buitengebied zijn moeizaam te noemen en te kwalificeren als een achterkant richting het buitengebied. Hiermee doet dit gebied momenteel afbreuk aan de omliggende kwaliteit van het groen.
- Sniep heeft één ontsluiting op de Muiderstraatweg en is een eindstation. Stammerdijk heeft een gefragmenteerde ontsluitingsstructuur met meerdere wegen die aantakken op de Muiderstraatweg. Met name de interne structuur is zwak, door een aantal provisorisch afgezette wegdelen. Ook de entree richting het buitengebied over de Stammerdijk, die door het bedrijventerrein loopt is weinig tot de verbeelding sprekend. Beide bedrijventerreinen liggen gunstig gepositioneerd ten opzichte van de snelweg.
- Weinig tot geen functionele samenhang.
- De architectuur is over het algemeen laagwaardig. De architectuur op Stammerdijk is iets rijker door de aanwezigheid van een aantal kleinschaligere huizen/bedrijfspanden waardoor een interessante schaal mix is ontstaan.

4.11 Diemer Vijfhoek/Nuon centrale

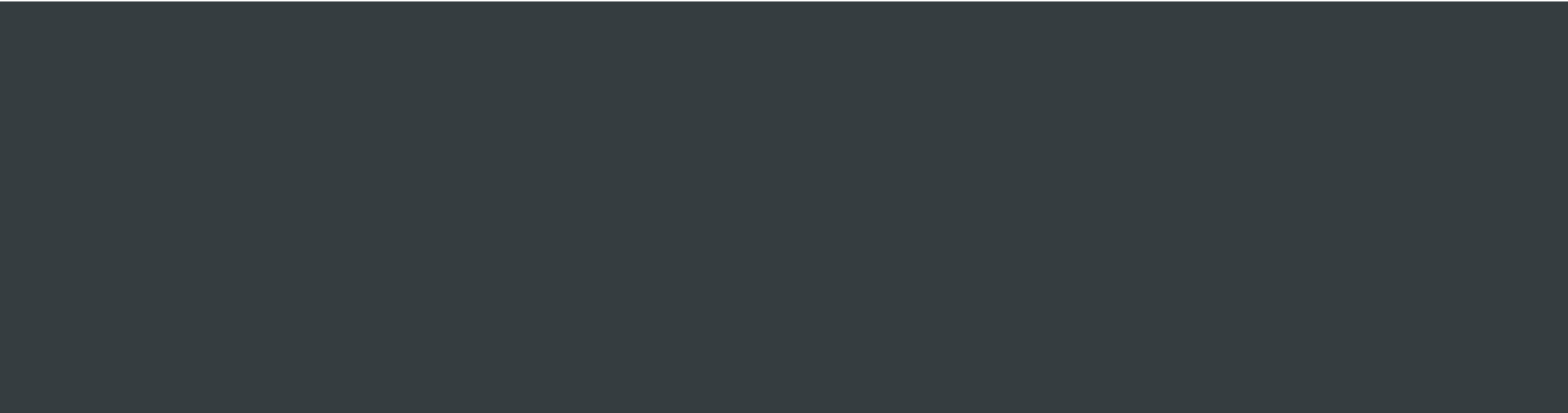
- De identiteit en uitstraling van dit gebied wordt momenteel gedomineerd door de Nuoncentrale en het verdeelstation die landschappelijk niet zijn ingepast waardoor de stroommasten van ver te zien zijn. Het gebied heeft lange tijd gefungeerd als een randstedelijk gebied. Het gebied is gefragmenteerd in losse

delen met elk een eigen identiteit. Het fort Diemerdam, de zone langs de Diemen met aanlegsteigers, de Nuoncentrale, het natuurgebied Diemer Vijfhoek achter de dijk en de grootschalige detailhandel Maxis.

- Het gebied heeft nu nog één ontsluitingsweg; de Overdiemerweg. De weg is provisorisch ingericht en heeft geen consistente uitstraling. Met de komst van IJburg en de nieuwe ontsluitingsweg naar IJburg zal dit gebied een geheel nieuwe dynamiek krijgen en ontstaan er allerlei kansen.
- Er is bijzonder weinig ruimtelijke samenhang tussen de verschillende delen waardoor de kwaliteiten en potenties van dit gebied onderbenut blijven. Op een hoger schaalniveau zit er geen ruimtelijke samenhang tussen dit gebied en Diemen. Het is in veel opzichten een enclave op afstand. Met de komst van de Amsterdamse wijk IJburg zal dit gebied meer en meer een uitloopgebied worden van Amsterdam.
- Samenhang in architectuur op het niveau van de verschillende functionele clusters, Overdiemerweg langs de Diemen lintweg bebouwing, Nuoncentrale industriële uitstraling, Maxis winkeldozen, Fort Diemerdam en boerderij Zeehoeve bijzondere historische bebouwing.

5

- 5.1 inleiding
- 5.2 Stedelijke lintbebouwing
- 5.3 Landelijke lintbebouwing
- 5.4 Tuindorp (1920-1930)
- 5.5 Klassieke verkaveling
- 5.6 Wederopbouw architectuur jaren '50
- 5.7 Tuinstad eind jaren '60
- 5.8 Organische Stedenbouw jaren '70 - 80
- 5.9 Stedenbouw eind jaren '80 - 90
- 5.10 Stedelijk veld eind jaren '90



Stedenbouwkundige compositie

- "Oud" Diemen
- Klassiek Diemen
- Tuindorp
- Jaren '50 strokenbouw
- Tuinstad jaren '60
- Jaren '70 - 80 'organisch'
- Eind jaren '80 - '90
- Stedelijk veld jaren '90
- Vinex nieuwe stijl 2000
- Landelijke lintweg structuur
- Centrum gebied

- kantoor park
- bedrijven terrein



5.1 inleiding

Kenmerkend voor Diemen is het samenstel van kleine buurtjes die elk een eigen gezicht en kwaliteit hebben. Ondanks de vele verschillen zijn er ook een aantal karakteristieke overeenkomsten in stedenbouwkundige opzet en architectuur. Veelal hoort bij een bepaalde stijlperiode ook een bepaald type straatmeubilair. Wanneer het straatmeubilair goed is afgestemd op de stijlperiode van de buurt ontstaat een krachtige identiteit.

In het navolgende worden een aantal typische stijlperiodes en stedenbouwkundige verkavelingsvormen besproken. De indeling links toont de opzet. In een aantal gebieden zoals het centrum oost-west is het niet zo zeer de periode van de architectuur die als leidraad is genomen voor de indeling maar de karakteristieke 'klassieke' verkavelingsopzet waarbinnen zich zowel 'klassieke' als jaren '50 en modernere architectuur bevindt.

Door de bank genomen zijn veel 'kwaliteiten' en 'problemen' te koppelen aan de periode waarin de wijken gebouwd zijn. Zo doet het probleem van achtererfafscheidingen aan de openbare ruimte zich voornamelijk voor bij de jaren '70-80 buurtjes. Terwijl in de eind jaren '80-90 buurten zoals Diemen Noord dergelijke problemen zich nauwelijks voordoen. De gekozen indeling sluit in die zin dus aan bij een aantal hoofdkenmerken die van invloed zijn op het functioneren van de openbare ruimte in de buurten.

Per categorie wordt een korte beschrijving gegeven van typische stijlkenmerken van de stedenbouwkundige opzet. Vervolgens worden er een aantal richtlijnen gegeven voor de inrichting. Het gaat dan om het gebruik, de landschappelijke inrichting, het straatmeubilair en de erfafscheidingen.

Stedenbouwkundige composities

1. Stedelijke Lintbebouwing (diverse tijdperiodes) (Oud Diemerlaan, Muiderstraatweg – Hartevelsdeweg)
2. Landelijke Lintbebouwing (diverse tijdperiodes) (Stammerdijk, Overdiemerweg).
3. Tuindorp (jaren '20-30) (Spoorzicht)
4. Klassieke Stedenbouw (diverse tijdperiodes) Buurten in Diemen: Centrum oost, Centrum west (Amsterdamse school, Romantiek, Jaren '50 – 60) gegoten in een klassiek stedenbouwkundige verkavelingsmodel.

5. Wederopbouw architectuur (jaren '50) (deel van centrum west)
6. Tuinstad (jaren '60 –70) (Ruimzicht oost & west)
7. Organische stedenbouw jaren '70 - 80 (Buurten in Diemen: Akkerland, Polderland, Kruidenhof, Schelpenhoek, Anne Frank, Bomenrijk, Biesbosch, Buitenlust)
8. Stedenbouw (jaren '80 – 90) Diemen Noord; (Buytenstee, Vogelweide, Scheepkwartier, Vlindertuin)
9. Stedelijk veld (jaren '70- '90) (Beukenhorst/Berkenstede)



5.2 Stedelijke lintbebouwing (diverse tijdsperiodes)

Stedelijke lintwegen: Ouddiemerlaan (tussen Muiderstraatweg/Hartveldseweg en het winkelcentrum) , Muiderstraatweg – Harteveldseweg

De lintstructuren behoren tot de oudste stedenbouwkundige principes van Diemen. Het universele principe dat langs een weg in een lang lint langzaam steeds meer huizen verschenen en vervolgens op kruisingen dorpshearten ontstonden, is de basis van het ontstaan van onze dorpen en steden. In beginsel stonden de boerderijen op enige afstand van elkaar. Naarmate een lintweg zich ontwikkelde tot een gemeenschap/dorp, werd de ruimte tussen de boerderijen volgebouwd met huizen waardoor op een gegeven moment een aaneengesloten wand met huizen ontstond.

Kern van een lintweg is dat deze organisch in de tijd gegroeid is. Hierdoor kenmerkt deze zich door een aaneenschakeling van panden uit verschillende tijdsperiodes. Elk pand heeft meestal een eigen gezicht en vormtaal. Lintwegen kennen doorgaans een rijke variatie aan type gebouwen. Huizen worden afgewisseld door kerken, handelspanden, boerderijen etc. Ook zien we veel rooilijnverspringingen. De pandsgewijze differentiatie maakt deze wegen bijzonder dynamisch aangezien redelijk eenvoudig een pandje vervangen kan worden door een ander pand zonder dat daarbij de samenhang verstoord wordt. Zolang de essentie van de lintweg maar behouden blijft. De essentie zit hem in de kleine stedenbouwkundige 'korrel'. Elk pand heeft een eigen gezicht en karakter. Zowel de grootte als de hoogte mag verspringen, zolang het hoofdzakelijk individuele panden blijven. Al dan niet naast elkaar gepositioneerd of met enige ruimte ertussen. Hierdoor ontstaat in het straatbeeld een verticale geleding. Dit in tegenstelling tot een horizontale geleding zoals we dit aantreffen in veel Vinex wijken. Zodra panden niet meer te herkennen zijn en er horizontale blokken ontstaan met weinig differentiatie neemt de charme en dynamiek van de lintweg als type publieke ruimte af. De architectuur in een stedelijke lintweg mag sterk van elkaar verschillen, modern staat naast klassiek, de kleuren verspringen en kunnen zowel uitgesproken als ingetogen zijn.

ontwikkelingen

Langs de Muiderstraatweg zijn in de loop van de tijd een aantal panden verschenen met een horizontale richting en



weinig articulatie van het individuele pand, zoals de jaren '70-'80 woonbebouwing tussen de Nicolas Lubinkstraat en de Ouddiemerlaan. Dit tast de essentie van de lintweg aan en verstoort de kwaliteit van dit type verkaveling. Deze bebouwing leent zich (ondanks de gunstige ligging) door de bergingen aan de onderzijde slecht voor andere functies dan wonen waardoor het 'dynamiek' uit dit stuk van de straat is gehaald. Ook de recente bebouwing die verschenen is op de hoek van de Muiderstraatweg – Ouddiemerlaan alsmede het naastgelegen kantoorpand past door de uniforme gevelcompositie in breedte richting slecht bij het karkater van de lintweg. De komst een nieuwe woonwijk Plantage de Sniep is een kans om de historische drager van Diemen, de Muidertrekvaart, in ere te herstellen door deze door te trekken onder de spoorbrug. Zodoende kan een aantrekkelijk koppeling gemaakt worden tussen Diemen Centrum en Plantage de Sniep. Op dit moment zit dit niet als zodanig in de plannen voor Plantage de Sniep. Uigangspunt is hier dat deze voor Diemen cruciale 'as' als een samenhangend geheel bekeken moet worden. De 'toekomstige' samenhang van deze as als geheel is daarbij voor een gezonde ontwikkeling van Diemen op de lange termijn belangrijker dan de afzonderlijke 'projecten' op verschillende plekken langs deze route zoals Plantage de Sniep. Het gaat erom een robuust kwalitatief 'raamwerk' neer te zetten. Doorgaande fietsroutes en water/vaarroutes zijn daarbij essentieel.

Richtlijnen stedelijke lintwegen

verkeer en verblijf

Hoofdzakelijk langsparkeren aan één zijde van de weg. parkeerplaatsen aan de zijde van de Weespertrekvaart (voor zover mogelijk) verplaatsen/opheffen ten behoeve van meer continuïteit in de wandelpromenade en een beter zicht op de trekvaart vanaf de weg. Alleen aan de zijde van de bebouwing parkeerplaatsen toepassen. Heldere consistente straatprofielen maken. De afwisseling moet komen uit de verspringende rooilijn van de bebouwing alsmede de diversiteit van de architectuur en niet zozeer uit de profilering van de straat. Het straatprofiel zou continu eenduidig en rustig moeten zijn met bij voorkeur een continue bomenrij om de lintstructuur te versterken.

Bestrating

Het historische karakter en het huidige belang van de lintwegen versterken door de toepassing van gebakken klinker materiaal in de bestrating of het trottoir. De wandelpromenade kan eventueel

als een eenheid een eigen type 'bijzondere' bestrating krijgen zolang deze maar over de gehele lengte tussen de aansluiting Arent Krijtsstraat en spoorwegonderdoorgang richting Plantage de Sniep hetzelfde is.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal en de aluminium mast met slank kofferarmatuur almede de bolvormige lampen langs de Weespertrekvaart ogen sleets. Voor deze belangrijke openbare ruimtes in Diemen inzetten op een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het meubilair. Te denken valt aan hang armaturen langs de Muiderstraatweg en een aantrekkelijk sfeerverlichting voor de promenade langs de Weespertrekvaart. De verlichting van de Ouddielerlaan kan meegaan met de 'klassieke verlichting' zoals deze ook voor het overige deel van centrum oost wordt voorgesteld. De Weespertrekvaart heeft een duidelijke samenhang in kleurstelling. De meeste bruggen zijn wit met blauw en alle hekken langs de vaart zijn wit. De spoorwegbrug is momenteel groen, deze zou bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt ook wit met accenten van blauw geschilderd moeten worden. Spankabelmasten van de tram Bij voorkeur uitlijnen tussen een rij bomen en voorzien van een donkere coating zodat ze beter wegvallen in het straatbeeld.

bomen

Duurzame bomen toepassen die voor langere tijd het gezicht van Diemen gaan bepalen langs deze belangrijke routes. Eventuele bomen verhoogd aanplanten zodat ze toekomstige ophogingen kunnen overleven. Duidelijk keuze voor één structuurdragende duurzame boomsoort met een 'volle kroon' langs de Weespertrekzijde over de gehele lengte van de straat. Op de Muiderstraatweg/Hartveldseweg staan momenteel Platanen, dit is qua soort prima. De lijnstructuur is op veel plaatsen onvolledig en zou aangevuld kunnen worden. Aan de kant van de bebouwing zijn er meerdere beplantingsstrategieën mogelijk. Bij een herinrichting dient deze bepaald te worden. Voor de Ouddielerlaan de bestaande laanbeplanting aan één zijde van de straat handhaven. Bij een eventuele herinrichting de boomvakken groter maken.

groen

Integraal beplantingsplan voor de Muiderstraatweg/Hartveldseweg met de nadruk op continuïteit en samenhang. Opletten dat deze Oost-West as niet te veel uiteenvalt door

allerlei deel ideeetjes zoals momenteel het geval is ter hoogte van de kerk en de brug, waar het landschap in feite niet meer doorloopt en onderbroken wordt. Het groen van de Ouddielerlaan komt vooral uit de voortuinen en de bomen aan één zijde van de straat.

Water

Het water vormt de belangrijke ruimtelijke component van de Oost-West as. Door de Muidertrekvaart door te trekken onder het spoor richting Plantage de Sniep, ontstaat een natuurlijke en logische verbinding tussen Plantage de Sniep en het centrum van Diemen. Op de punt Sniep zoeken naar mogelijkheden voor het aanleggen van boten en horeca. Door de ligging aan 'het waterplein' op het snijvlak van de twee vaarten is dit een potentieel 'pareltje' van de buiten categorie. In het centrum worden kademuuren toegepast. De 'muts' van de kademuur en de situatie van de wandelpromenade kan sterk verbeterd worden en verdient een opwaardering.

Erfafscheidingen

Doet mee met de architectuur van het pand. Het stimuleren van duurzame erfafscheidingen met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling. Groen/haag met een zwart spijlen hekwerk past goed bij de meeste woningen in de Ouddielerlaan. Sommige panden zijn gebaat met een 'stoep' oplossing.



5.3 Landelijke lintbebouwing (diverse tijdsperiodes)

Landelijke lintwegen: Stammerdijk, Overdiemerweg

De landelijke lintwegen, formeren zich op identieke wijze als de stedelijke lintwegen in het centrum van Diemen, alleen zijn deze nooit dichtgebouwd, waardoor ze een 'landelijke open karakter hebben. Doorgaans liggen ze in het buitengebied en zijn het voornamelijk boerderijen met een aantal bijgebouwen die gegroepeerd staan rond een erf. De open zichtlijnen tussen de verschillende boerderijen richting de weilanden is een wezenlijk kenmerk van dit type verkaveling. De gebouwen zijn kleinschalig met 'lage bebouwing' één tot maximaal twee lagen met een kap. De kappen zijn beeldbepalend en lopen veelal door tot de eerste verdieping. De 'landelijke lintwegen' in Diemen bevatten veel historische architectuur die gekenmerkt wordt door 'klassieke' stijlelementen. De kleurstellingen zijn ingetogen en hebben natuurlijke kleurstellingen waardoor de gebouwen opgaan in het landschap.

ontwikkelingen

De Overdiemerweg ten noorden van A1 herbergt nog veel boerderijen en landelijke woonvormen welke je hier verwacht. Het stuk tussen de A1 en de Muiderstraatweg is echter 'rommelig' en kent vooral een aantal recreatieve tuinhuisen met een weinig tot de verbeelding sprekende uitstraling. Op veel plaatsen zijn de oevers dichtgegroeid waardoor je de grootste kwaliteit van dit gebied 'het water van de Diemen' niet meer ziet. Door de komst van het bedrijventerrein 'Stammerdijk' loopt de entree van de weg 'Stammerdijk' door een bedrijventerrein. Deze entreesituatie is 'rommelig' en voor verbetering vatbaar. Een deel van de bedrijven heeft een knallende uitstraling waardoor de panden nog scheller afsteken tegen de groene omgeving waarin ze staan. Het zuidwestelijke deel van de Stammerdijk is nog steeds bijzonder fraai.

Richtlijnen 'landelijke' lintwegen

verkeer en verblijf

Asfaltweg, met vrij zicht tussen de boerderijen/landhuizen op de weilanden enerzijds en het water van de Vecht anderzijds. Vrij zicht tussen de verschillende bebouwingsmassa's richting de

weilanden in stand houden.

Bestrating

Asfaltbestrating past goed bij het 'landelijke karakter van deze weg. Er is op de Overdiemerweg en de Stammerdijk geen ruimte in het profiel voor fietssuggestiestroken.

verlichting en straatmeubilair

Bij een herinrichting van de lichtmasten, kiezen voor één zelfde type langs de gehele Stammerdijk en Overdiemerweg. Bij voorkeur masten toepassen met een donkere coating 'passend' bij de landelijke uitstraling en de groene omgeving. Bruggen en hekwerken langs de Stammerdijk voorzien van een 'witte' coating.

bomen

Slechts incidenteel een boom of boomgroep langs het profiel van de Stammerdijk toepassen (vanwege het zicht, conform huidige situatie). Bij 'vervanging' of nieuwe aanplant kiezen uit één van de gebiedseigen soorten. Soort kan per locatie verschillen. De entree/route door het bedrijventerrein Stammerdijk tot aan de Gaasp is wel gebaat bij een begeleiding van bomen. Bij een herinrichting of opwaardering van dit bedrijventerrein zoeken naar ruimte aan de zuidzijde van het profiel van de 'Stammerdijk' kiezen voor een gebiedseigen soort.

Op de Overdiemerweg bomen en boomgroepen afwisselen met open stroken zonder hoge beplanting of bomen. Dit betekent dat op een aantal plaatsen de wildgroei aan bomen aan de oeverzijde van de Diemen gesnoeid of gekapt moet worden.

groen

Grastaluds Stammerdijk en Overdiemerweg. Boschages en aanwas van Elzenbos tussen het water van de Diemen en de Overdiemerweg geregeld verwijderen om het open zicht op het water te behouden.

Water

Het water de belangrijke ruimtelijke component van de landelijke lintwegen. Bij de Stammerdijk vrij zicht behouden op het water. Bij de Overdiemerweg afwisseling van open zichten op het water met de meer besloten delen waarbij er groen en bomen tussen de Diempolderweg en het water staan. Toevoegen van een aan aantal bijzondere recreatieve plekken aan het water waar je met de boot kunt aanmeren. De kade ter hoogte van het Fort

STEDENBOUWKUNDIGE COMPOSITIE WOONGEBIEDEN

OMSCHRIJVING STIJLVORMEN

Diemerdam alsmede de industriële kade ter hoogte van de
Nuoncentrale lenen zich voor een recreatieve functie.

Erfafscheidingen

Doet mee met de architectuur van het pand en de landelijke
ligging. Meestal 'groene erfafscheidingen' soms in combinatie met
een zwart metalen spijlenhek.



5.4 Tuindorp: (1920-1930)

Buurt in Diemen: Spoorzicht

Diemen heeft één tuindorp “Spoorzicht”. Tuindorpen ontstonden aan het begin van de 20e eeuw als reactie op het ongezonde stedelijke leefklimaat met slechte arbeiderswoningen. De tuindorpen waren in feite een ‘nostalgisch’ verlangen naar de overzichtelijke dorpen in groene woonomgevingen van weleer. Het resultaat waren woonenclaves bestaande uit een zorgvuldig ontworpen afgerond stedenbouwkundig geheel die veelal buiten de bestaande bebouwde kom in het groen werden aangelegd. De stedenbouwkundige opzet is ‘kleinschalig’ en heeft een sterke hiërarchisch gelaagde groencomponent. De openbare ruimte wordt gevormd door woningen die als een wand de verschillende straten en pleinen omkaderen.

Net als de meeste tuindorpen heeft ‘Spoorzicht’ een sterke samenhang in de architectuur met op elkaar afgestemde materialen. Nokhoogtes, goothoogtes en rooilijnen zijn in dit type wijken belangrijke ontwerpinstrumenten. De wijk bestaat uit twee type woningen beide met een schuine kap. In de binnenring rond het ‘plantsoen’ lopen de kappen door tot de eerste verdieping. In de buitenring ligt de goothoogte van de kap op de tweede verdieping. De architectuur bestaat uit rode bakstenen met een beeldbepalende kap van rode dakpannen. Bijgebouwen zoals bergingen zijn integraal mee ontworpen met de architectuur en zijn ook voorzien van een kap met rode dakpannen. Erfafscheidingen bestaan/bestonden uit hagen of gemetselde muurtjes. De voortuinen op het zuiden zijn dieper dan de voortuinen op het noorden waardoor asymmetrische profielen ontstaan. In Spoorzicht staan de bomen niet in de straten maar in het centrale plantsoen en bij de entree. Het groen moet komen uit de tuinen en de directe omgeving. Kern van een tuindorp is ‘samenhang’ en harmonie. Men woont in een ‘gemeenschap’ en draagt samen de zorg voor de woonomgeving. Erfafscheidingen zijn net als de architectuur ‘uniform’ en integraal mee ontworpen met de woonomgeving. Ze zijn een uiting van het collectieve bewustzijn en de sociale samenhang.

ontwikkeling

Door de sterke groei van het autobezit, worden veel van de ‘smalle’ straten gedomineerd door geparkeerde auto’s. Er is onzorgvuldig omgesprongen met de panden tijdens het

groot onderhoud. De karakteristieke kozijnindelingen met een gelaagdheid in kozijnstijlen heeft plaatsgemaakt voor kunststof systeemkozijnen met weinige diepte en karakter. Ook de openbare ruimte die in de meeste tuindorpen één op één aansluit op de architectuur is in ‘Spoorzicht’ door gebrek aan zorgvuldigheid verbleekt. Het verdwijnen van de samenhang in erfafscheidingen alsmede de verstening van de voortuinen heeft in Spoorzicht gezorgd voor een eminente kwaliteitsvermindering. Ook het verschijnen van volstrekt willekeurige jaren ‘80 architectuur aan de Ouddiemerlaan alsmede een jaren ‘60 galerij flat is een uiting van stedenbouwkundige willekeur en doet afbreuk aan de ruimtelijke samenhang van zowel het buurtje ‘Spoorzicht’ als de samenhang van de Ouddiemerlaan zelf.

Ondanks de bovenstaande kanttekeningen heeft ‘Spoorzicht’ veel van zijn karakter weten te behouden en is Spoorzicht voor veel mensen een geliefde buurt. Bij de laatste herinrichting van de openbare ruimte is er voor gekozen in de bestrating een gebakken klinker toe te passen om aan te sluiten bij het vooroorlogse karakter. Hiermee is een eerste stap in de goede richting gezet.

Richtlijnen Tuindorp

verkeer en verblijf

Beperking (voor zover mogelijk) van het aantal geparkeerde auto’s in de straten en het centrale plantsoen. Eventuele parkeerdruk oplossen aan de randen van de buurt, waardoor in de buurt zelf meer openbare ruimte ontstaat. Het parkeerterrein langs het spoor kan aantrekkelijker worden ingericht door toepassing van gras, hagen en bomen.

bestrating

Heldere eenduidige profilering van de straten. De zorgvuldig ontworpen ‘vooroorlogse’ architectuur van Spoorzicht vraagt om een bijpassende bestrating. Het huidige gebakken materiaal is in dit opzicht passend. Het centrale plantsoen met speelvoorzieningen is bijzonder ‘stenig’ ingericht, en zou beter uit de verf komen met wat meer groen of een halfverharding i.p.v. de betonnen elementverharding die er nu ligt.

verlichting en straatmeubilair

De huidige ‘Friso Kramer’ conische lantaarnpaal past niet bij

de tijdsperiode en ontwerpstyl van deze wijk. Op termijn de lichtmasten en banken vervangen door een 'klassieker' model waardoor de identiteit van deze wijk versterkt wordt. Gele prullenbakken vervangen door bakken met een 'neutrale' donkere uitstraling. Geen blauwe afzet hekken gebruiken om het plantsoen te beschermen. Deze zijn neutraal van kleur bij voorkeur zwart of helemaal niet toegepast door bijvoorbeeld te werken met verhoogde banden.

bomen

De knotwilgen aan de westzijde van Spoorzicht die in een laan langs de Harmonielaan staan, passen niet bij het ontwerp van een tuindorp en staan plomp verloren tussen het groen van de Spoorwegdriehoek. Het centrale plantsoen zou baat hebben bij een aantal extra beeld bepalende bomen. Aan de zijde van het station zou de Harmonielaan baat hebben bij een begeleiding van de straat met bomen zodat de buurt afgemaakt wordt i.p.v. overvloed in een parkeerterrein. De entree van de wijk met de bomenlaan met hagen is bijzonder fraai en moet gekoesterd worden. Als ambitieniveau geeft deze entree de richting aan.

groen

Het groen rond de woningen is aan een integrale opwaardering toe waarbij een stijl gezocht moet worden die aansluit bij de wijk. Er zijn een aantal bijzondere plantsoentjes die karakteristiek ingericht zijn met hagen, gras en rozen. Dit type begroeiing past bijzonder goed bij de stijl van deze wijk. De volkstuinten aan de noordzijde van de buurt passen ook goed bij het karakter van een tuindorp maar de inrichting eromheen en de routes ernaar toe verdienen ontwerpaandacht.

water

Speelt op dit moment geen beeldbepalende functie in de buurt.

Erfafscheidingen

De erfafscheidingen zouden een belangrijk aandachtspunt moeten zijn wanneer men de uitstraling en het karakter van deze wijk wil versterken. In nauwe samenwerking met de bewoners en/of de corporatie zouden de erfafscheidingen weer hersteld moeten worden. Het aanzicht van de buurt zal een impuls krijgen wanneer de kenmerkende hagen de voortuinen afschermen.

5.5 Klassieke verkaveling (diverse tijdsperiodes)



Klassieke verkaveling: Gebied tussen de Prinses Beatrixlaan/ Wilhelminaplantsoen/Arent Krijtsstraat en de Weespertrekvaart.

Het gebied rond de Diemerbrug is één van de twee historische kernen van Diemen. Door de gunstige ligging (op het kruispunt van de Weespertrekvaart en de Ouddielerlaan) nam dit gebied in de loop van de 18e en 19e eeuw langzaam de centrumfunctie van Diemen over. Een deel van de historische bebouwing is bewaard gebleven, hierdoor kenmerkt dit gebied zich in tegenstelling tot veel andere gebieden in Diemen door een rijke historische gelaagdheid. Met name centrum west kent veel 'romantische architectuur' met geveldecoraties en verfraaiingen. Ook de gebouwen die in de 'Amsterdamse School' stijl zijn opgetrokken kennen meer gevel plastic dan elders in Diemen. Het grootste deel bestaat uit jaren '50 architectuur uit de wederopbouwperiode. De stedenbouwkundige opzet kenmerkt zich door een reeks van straten die haaks opgespannen zijn tussen de hoofdontsluitingswegen; Hartveldseweg, Muiderstraatweg, Wilhelminaplantsoen en Prinses Beatrixlaan. De Burgemeester Bickerstraat en de Ouddielerlaan fungeren verder als ontsluitingswegen voor het centrum. De verkaveling is 'klassiek in de zin dat de bebouwing frontaal gericht is op de straat en de belangrijkste verkeersruimtes begeleid. De straten zijn voorzien van lineaire boomrijen. In oost-west richting is er een systeem van informele paden. Deze doorsteekjes vormen door de begeleiding van hagen en heesters een aantrekkelijke aanvulling op de hoofdstructuur.

Er is veel differentiatie ten aanzien van woningplattegronden en woningtypologieën te vinden in het gebied. Zo vinden we er beneden-boven woningen, rijtjeshuizen, portiekflats, flats, twee onder één kappers en vrijstaande huizen terug. De differentiatie in het straatbeeld door de mix aan architectuur is het sterkst in Centrum west. Het gebied kent ook diverse voorzieningen zoals winkels, scholen en kerken die vrij natuurlijk in de verkaveling zijn opgenomen. Op veel plekken in Diemen zien we een duidelijke scheiding tussen deze functies. In dit 'klassieke deel' van Diemen vloeit het allemaal wat natuurlijk in elkaar over. De differentiatie in het straatbeeld die hiermee is ontstaan in dit gebied, in functioneel en historisch opzicht is de grote kracht en charme van dit gebied.

ontwikkeling

Door de sterke groei van het autobezit is de parkeerdruk in dit

deel van Diemen vrij hoog. Dit gaat veelal ten koste van de ruimte in de straatprofielen voor een groene aankleding. Het verschijnen van de blauwe zone (parkeerregime) heeft geresulteerd in goedkoop ogende blauwe strepen op het wegdek.

In de loop van de tijd is er een lappen deken ontstaan aan verschillende bestratingsmaterialen. In het centrum oost is een strategie ingezet met gebakken klinkers die in een vierkant van betonklinkers zijn ingestraat. Dit heeft in deze straten geresulteerd in een sterke verbetering van de uitstraling. In centrum west en de overige straten van dit gebied kan een soortgelijke strategie zorgen voor meer samenhang. Het gebied in centrum heeft net als andere gebieden in Diemen te maken met een sterke zetting. Om deze reden is er gekozen voor een aantal gefundeerde wegen. Consequentie hiervan is dat er hier geen elementverharding kan worden toegepast en er ongelijke zetting optreedt.

Richtlijnen 'klassieke verkaveling' centrum

verkeer en verblijf

Beperking van het aantal geparkeerde auto's in de straten. De smalle straten bieden weinig mogelijkheden om de parkeerdruk op te vangen. Bij eventuele inpassing van nieuwbouw met niet grondgebonden types dient het parkeren in ondergrondse voorzieningen te worden opgelost. De situatie rond het kerkplein is erg gefragmenteerd door de verschillende niveauverschillen alsmede het programma dat weinig synergie vertoont. Bij een eventuele herinrichting zou de zone rond de kerk met het voetbalveld, het parkeerterrein en de kerk integraal bekeken moeten worden. Hierbij zou ook gezocht moeten worden naar een aantrekkelijker inpassing van de verschillende tijdelijke (bloem-vis) stalletjes op het plein. Continuïteit van de informele achterpaden met de groene aankleding ook in de toekomst borgen.

bestrating

Eenduidige profilering van de straten met een heldere verdeling van de parkeervakken en het groen. De profielen per straat kunnen verschillen maar dienen qua uitstraling te reageren op de compositie van de architectuur en de hiërarchie in het stedenbouwkundig weefsel. Voor dit gebied geldt een hoger kwaliteitsniveau van bestating met voornamelijk gebakken klinkers. Bij de onderheide wegen dient in het ontwerp

een slimme oplossing bedacht te worden om het klassieke karakter van deze straten te borgen. Straten staan haaks op de Weespertrekvaart, geen asverspringingen toepassen als snelheidsremmers maar drempels om de strakke oriëntatie van de stedenbouwkundige structuur te respecteren.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal alsmede het aluminium kofferarmatuur past slecht bij de klassieke architectuur die in de verschillende straten te vinden is. Op termijn zouden deze masten vervangen moeten worden door een klassieker model dat beter aansluit en de klassieke identiteit van dit gebied verder versterkt. Hetzelfde geldt voor de vele parkeerpaaltjes en fietshekken die in de wijk staan. Bij een herinrichting dient gezocht te worden naar een type dat de klassieke identiteit van dit gebied benadrukt, of werken met verhoogde banden. Hekwerken in dit gebied hebben een donkere kleurstelling bij voorkeur zwart en niet blauw zoals op dit moment rond de school 'Octopus' het geval is.

bomen

Daar waar mogelijk zoveel mogelijk zoeken naar continuïteit in de lineaire bomenlanen. Laankarakter van de Burgemeester Bickerstraat koesteren. Ter hoogte van de onderheide wegen alsmede de smalle woonstraten is dit echter niet altijd mogelijk. Binnen deze straten bekijken of het mogelijk is op een aantal markante plekken, langs zichtassen/kruisingen etc., een aantal bomen toe te voegen. Soorten kunnen verschillen per straat. Geen vruchtdragende bomen langs de straat toepassen. Deze kunnen wel ter hoogte van vrij liggende plantsoenen, voor geur en fleur. Bij voorkeur licht verhoogde plantvakken toepassen zodat de bomen eventuele herinrichtingen kunnen overleven.

groen

Toepassing van voornamelijk hagen en op enkele plekken heesters. Hierbij zoeken naar een beperkt aantal soorten die passen bij de sfeer en het karakter van deze wijk om zodoende de identiteit van dit gebied ten opzichte van andere gebieden verder te versterken.

water

Water maakt niet/nauwelijks onderdeel uit van de wijk.

Erfafscheidingen

Verskillende typen erfafscheidingen, deze gaan doorgaans mee met de architectuur. Bij voorkeur stimuleren dat er kwalitatief goede erfafscheidingen komen die aansluiten bij het karakter van dit gebied en de uitstraling van de architectuur. Zwart spijlen hekwerk in combinatie met een haag of een muurtje eventueel in combinatie met een hekje etc. Over het algemeen is de uitstraling van de erfafscheidingen op dit moment goed. Omdat er in een aantal van de (smalle) woonstraten op openbaar gebied weinig ruimte is voor een aankleding met openbaar groen (het groen was destijds in de voortuin bedacht) is het zaak mensen aan te moedigen te (blijven) kiezen voor een 'groene' voortuin.

5.6 Wederopbouw architectuur jaren '50

Buurten: geen buurt, gebied in centrum west.



Na de Tweede Wereld oorlog werd de verbinding tussen historie en architectuur geleidelijk doorgesplitst en ontstond er een functionele architectuurstroming. De jaren '50 architectuur is in veel opzichten een overgangsfase waar men nog zoekende is naar een bepaalde stijl. De architectuur uit deze periode is sober, maar kenmerkt zich wel nog door stijlelementen en gevelverfraaiingen. Zo hebben de balkons nog enkele sierlijke vormen en de blokken nog kenmerkende beeldbepalende rode kappen en geperforeerde of versierde entrees. Ook het respect voor historische stedenbouwkundige composities is in deze periode nog merkbaar. Zo zijn de koppen van de gevels opengewerkt met hoekverfraaiingen en vinden we kapverspringingen en rooilijnverspringend terug. De architectuur ondersteunt op veel plaatsen nog de belangrijkste verkeersbewegingen en openbare plantsoenen door ze te omsluiten met gevelwanden. De opengewerkte verkavelingstructuur die in de wederopbouwperiode na de tweede oorlog ontstond langs de Diemerkade en het Oranjeplantsoen heeft een zekere vormverwantschap met het later gebouwde Ruimzicht. Beide zijn ze geïnspireerd op de ontwerp ideeën van de CIAM met in Nederland C. van Eesteren als bekende voorvechter. Het klassieke gesloten bouwblok maakte plaats voor een open verkavelingstructuur waarbij de woningen niet meer rug aan rug staan. In plaats daarvan worden de woningen eenzijdig georiënteerd op het noorden met de tuinen aan de zuidzijde. Dit jaren '50 deel vormt in veel opzichten een caleidoscopisch inzicht in de ontwerp oefeningen die voorafgingen aan de tuinstad structuur. Langs de Diemerkade zien we aan het begin nog gesloten bouwblokken. Deze gaan vervolgens over in een opengewerkte strokenbouw verkaveling. De woningen volgen hier nog wel het verloop van de staten en vormen zo nog steeds een begeleiding van de verkeersruimte. De straten staan haaks op de Diemerkade en verbinden zo de Arent Krijtsstraat met de Ringvaart van Watergraafsmeer. De straten hebben nog maar aan één zijde voorgevels, de andere zijde van de straat wordt begrensd door achtertuinen. Ter hoogte van het Oranjeplantsoen wordt de structuur losser. De woningen begeleiden nog steeds de straat maar positioneren zich schuin op de verkeersruimtes. Hierdoor wordt de traditionele begeleiding van frontale bebouwing en straat doorbroken. Ter hoogte van het Van Markenplantsoen zien we de latere Tuinstadgedachte al terug. De privé tuinen hebben plaatsgemaakt voor openbaar groen dat langs de verschillende bouwvolumes vloeit. Bouwvolumes die zich als het ware om de plantsoenen heen vouwen. De woningen

hebben zicht op groene plantsoenen net als in Ruimzicht. Door de positionering van de bergingen aan de onderzijde van de portiekflats is de relatie met het openbare leven op straat net als in Ruimzicht op veel plaatsen matig te noemen.

De verschillende verkavelingsprincipes en woningtypologieën die we in dit gebied aantreffen weerspiegelen ook de diversiteit aan type openbare ruimte dat we in dit gebied aantreffen. Ondanks de verschillen is er ook een zekere mate van samenhang. De bebouwing langs de Arent Krijtsstraat is hoger dan de bebouwing in de zijstraten zodoende wordt het verschil in verkeershierarchie ondersteund door de bebouwing. De straten zijn hoofdzakelijk oost-west gericht op de Ringvaart. Er is samenhang in de architectuur door het herfstkleurige materiaalgebruik met beige baksteen en de overeenkomsten in detaillering en typische stijlelementen. De meeste woningen hebben geen voortuin en staan 'koud' aan het trottoir. De openbare ruimte hangt logisch aan elkaar en heeft een aantrekkelijke gelaagdheid in verschillende type ruimtes. De inrichting is niet overal even fraai maar is met relatief eenvoudige ingrepen te verbeteren. Hoewel het dus visueel aantrekkelijk in elkaar zit geldt dit niet in functioneel opzicht. De winkelstrip in de Arent Krijtsstraat bloedt in wezen dood op de stroken verkaveling die ter hoogte van het Wilhelminaplantsoen niet langer de straat volgt, waardoor de begeleiding richting het centrumgebied plots even wegvalt. Doordat de architectuur zich hier niet leent voor winkels is er geen continue begeleiding van winkels richting het centrum van Diemen ontstaan.

ontwikkeling

Door de compacte opzet is er in het gebied rond de Diemerkade en het Oranje plantsoen weinig ruimte om toekomstige parkeerdruk op te vangen. Op een aantal plekken heeft het weinige groen in het gebied reeds plaats moeten maken voor extra parkeergelegenheid, hetgeen vaak ten koste gaat van de strakke geometrisch vormgegeven driehoekige plantsoenen. Ter hoogte van het Wilhelminaplantsoen is de bebouwing vanuit de Arent Krijtsstraat niet geheel afgemaakt, er mist een blokje. Hierdoor wordt dit plantsoen niet volledig omkaderd en loopt de ruimte in zekere zin weg. Op deze plek hebben bewoners een soort van collectief miniparkje gemaakt met een bijzondere collectie aan planten en bomen. De kwaliteit van de ringvaart langs de Diemerkade komt door de vele geparkeerde auto's en het gebrek aan een wandelroute aan de zijde van de ringvaart

slecht tot haar recht. Er worden een aantal beplantingsideeën door elkaar heen gebruikt. Met name de naaldbomen rond het Oranjeplantsoen zijn 'verassend'. In de loop van de tijd is er in het gebied een lappendeken ontstaan aan bestratingmaterialen, hetgeen de samenhang niet ten goede komt. De grijze tonen van de versleten bestrating matcht op dit moment slecht met de sobere terughoudende bruine architectuur. De combinatie oogt somber, met name de straten rond de Diemerkade vragen om wat meer kleur. De randen van het Van Markenplantsoen zijn te dichtbegroeid waardoor er weinig zicht en sociale controle mogelijk is op de speelruimte. Als onderdeel van het centrumplan zal deze zone integraal een opwaardering krijgen, waarbij de rommelige achterzijde van het winkelcentrum ook een metamorfose zal ondergaan. De straten van de Diemerkade worden in de periode 2012/2013 opnieuw ingericht.

Ontwerprichtlijnen Wederopbouw architectuur jaren '50

verkeer en verblijf

De smalle straten bieden weinig mogelijkheden om de parkeerdruk op te vangen. Ruimte zou gezocht moeten worden bij de herinrichting van het van Markenplantsoen alsmede in de 'bredere' Johan Coussetstraat. Onderzocht zou moeten worden of bij de herinrichting van de Diemerkade een andere parkeerverdeling kan ontstaan waarbij er ruimte gewonnen kan worden voor een wandelpad aan de zijde van de Ringvaart. De opwaardering op en rond het Van Markenplantsoen wordt bij de herinrichting van het centrumplan meegenomen. De verkeersstructuur en oriëntatie kan versterkt worden door een duidelijker onderscheid in hiërarchie tussen de verschillende wegen aan te brengen.

bestrating

Eenduidige profilering van de straten met een duidelijke verdeling van de parkeervakken aan één zijde van de straat. Bestratingsmateriaal wordt gekozen op basis van de Diemense standaard. De gebakken klinkers die momenteel op de Diemerkade liggen zouden beter tot hun recht komen in een aantal van de smallere woonstraatjes.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal past matig bij de tijdsperiode en ontwerpstyl van deze wijk. Eventuele mast afstemmen op masten van het 'klassieke' deel van Diemen. Op termijn de gele prullenbakken vervangen door bakken

met een 'neutrale' donkere uitstraling. Geen blauwe afzet hekken gebruiken om het plantsoen te beschermen. Deze zijn neutraal van kleur. Bij voorkeur zwart of worden helemaal niet toegepast door bijvoorbeeld te werken met verhoogde banden. De bloembakken in de Arent Krijtsstraat hebben een 'gezocht' ontwerp en de 'donkere' beplanting die erin staat voegt momenteel weinig 'jus' toe aan het straatbeeld. Bij een toekomstige herinrichting van deze zone dient bekeken te worden of er ruimte is voor het toepassen van volwaardige bomen of een type bloembak dat past bij de straat.

bomen

De beplanting op en rond dit gebied is gebaat bij een iets duidelijker 'plan'. De positie van de bomen zou integraal bekeken moeten worden. Waarbij aangesloten moet worden op de hiërarchie in het bestratingsplan. Profielen van de straten zijn a-symmetrisch met bij voorkeur aan één zijde bomen. De afwezigheid van bomen in de Arent Krijtsstraat is een gemis, wellicht dat er in het huidige profiel ruimte gevonden kan worden, bijvoorbeeld op de plekken waar het bebouwingsprofiel zich in de Arent Krijtsstraat verbreedt.

groen

Toepassing van voornamelijk heesters en hagen. Langs de ringvaart de natuurvriendelijke oevers ter hoogte van instekende zijstraten kort snoeien zodat zicht op het water mogelijk is. Duidelijke samenhang in beplanting maken tussen de verschillende delen. De strokenverkaveling langs de Diemerkade dient een integraal beplantingsplan te hebben. De zone rond het Oranjeplantsoen als een ensemble voorzien van een integraal beplantingsplan. De zone rond het van Markenplantsoen als een ensemble ontwerpen. De beplanting en bomen langs de Arent Krijtsstraat en het Wilhelminaplantsoen in samenhang met elkaar ontwerpen. Er moet voorkomen worden dat de 'weinig plantsoenen' die nog in dit gebied liggen verstenen door het toevoegen van meer parkeergelegenheid.

water

De kwaliteit van de ringvaart kan meer belevingswaarde krijgen door er een wandelpad langs te leggen. Ecologische oevers op een aantal plekken regelmatig kort snoeien zodat het zicht op het water gehandhaafd blijft.

Erfafscheidingen

Door de stroken verkaveling met achterkanten aan de openbare weg spelen de erfafscheidingen in dit gebied een belangrijk beeldbepalend element. In samenspraak met de bewoners moet voorkomen worden dat er een 'gamma schutting' cultuur ontstaat. Bewoners en of corporaties moeten gestimuleerd worden om groene c.q. begroeide erfafscheidingen aan de achterzijde van de woning te maken. De 'harde' overgang privé-openbaar aan de voorzijde van de woningen kan in een aantal woonstraatjes beter. Bijvoorbeeld door de toepassing van een 'stoep' waar mensen bloempotten en dergelijke kunnen zetten, of door de toepassing van een klein geveltuintje.



5.7 Tuinstad eind jaren '60

Buurten in Diemen: Ruimzicht west, Ruimzicht oost,

De ontwerpprincipes van de CIAM, (congres internationale d'architecture moderne) zijn leidend geweest voor het ontwerp van Ruimzicht west en Ruimzicht Oost. De moderne architectuur die ontworpen was vanuit de principes licht, lucht en ruimte was vernieuwend voor die tijd. Ook het gebruik van betonnen constructies en veel glas en staal betekende een innovatie in het bouwproces. De detaillering is sober en doelmatig. Ook op het gebied van de stedenbouwkundige verkaveling tekende zich een transformatie af. De grondgebonden typologieën uit voorgaande eeuwen werd vervangen door een mix van gelaagd en grondgebonden woningen. De woningen volgen niet langer de straat zoals in de voorgaande eeuwen maar staan vaak 'los' in de ruimte. Het groen is niet enkel meer de decoratie van de straat maar spoelt als een golf door de wijk heen. De woningen zijn zo geordend en ontworpen dat er een maximale zontoetreding mogelijk is. De stedenbouwkundige plannen uit deze tijd zijn opgebouwd uit zogenaamde 'stempels' (een compositie van een aantal woonblokjes). Deze stempels worden door de wijk heen herhaald. Op het plan en de maquette zijn het bijzondere 'grafische' plannen die zich kenmerken door geometrische composities. Zowel Ruimzicht west als Ruimzicht oost kennen een hoge buitenschil met hoogbouw met aan de binnenzijde van de wijk de meer grondgebonden woningen. Beide wijken zijn goed met elkaar verweven en ontworpen als een samenhangend geheel. Het groen in de wijk is vooral 'kijk' groen dat als een vorm van 'window dressing' gezien kan worden vanuit de woning. Veel van de woonblokken vouwen zich als het ware om groene plantsoenen heen, waardoor besloten en minder besloten groene ruimtes ontstaan. Kenmerken voor veel van het groen van dit type wijken is de moeizame overgangen tussen privé-ruimtes en de openbare ruimtes. Veel van de groene ruimtes hebben geen functie, en lenen zich hier ook slecht voor. Veel van de hoogbouwtypes hebben alleen bergingen op de begane grond waardoor op het niveau van de straat een uitgestorven sfeer ontstaat.

Ontwikkelingen

Veel van de vergelijkbare wederopbouwarchitectuur in steden

als Amsterdam en Rotterdam wordt momenteel gesloopt. Vanuit dit opzicht zijn de wijken in Diemen bijzonder en weerbaarder gebleken. Door de beperkte omvang en de grotere variatie in stempels die in Diemen is toegepast hebben de wijken meer kwaliteit dan vergelijkbare wijken elders. Momenteel vormen deze wijken een mooie aanvulling op het laagbouwmilieu elders in Diemen. Door de ruime opzet van de openbare ruimte kan dit type wijk zich eenvoudig aanpassen aan toegenomen parkeerdruk. Het is van belang waakzaam te blijven dat het groen niet versteend en de samenhang in het groen niet versnipperd door te veel losse beplantingsideetjes.

Het contactpunt tussen Ruimzicht oost en west 'de hoogbouw langs de Ouddiemerlaan' bleek lastig en is in de plannen van eind jaren '60 meermaals veranderd. Het huidige van Gemertplantsoen is nooit ontworpen als plantsoen, maar een lege ruimte die nooit is ingevuld. De zone langs de Ouddiemerlaan krijgt met de komst van de Kiezel weer wanden aan twee zijden van de Ouddiemerlaan. De architectuur van de Kiezel is autonoom, en sluit aan bij het idee van een reeks van autonome architectuur langs de Ouddiemerlaan in het centrumgebied.

Richtlijnen Tuinstad eind jaren '60

verkeer en verblijf

Plantsoenen vrij houden van parkeren. De overdimensionering van de straten gebruiken om de toegenomen parkeerdruk op te lossen. Speelplekken ontwerpen in samenspraak met het openbaar groen in plaats van autonome speelplekken te maken.

bestrating

Heldere eenduidige profilering van de straten. De richting van de straten en de strakke geometrische vormgeving ervan respecteren. Asverspringingen horen niet thuis in dit type verkaveling. Het bestratingmateriaal sluit aan op de Diemense standaard.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal past goed in de wijk en kan gehandhaafd blijven. De hogere masten steken erg af tegen de 'groene' uitstraling van de tuinstad verkaveling. In die zin zou een wat modernere mast met een zwarte coating een aantrekkelijker beeld genereren (alleen aanpakken indien

budgetair ruimte gevonden kan worden, in die zin geen prioriteit zoals de verlichting in een aantal andere gebieden). Ten aanzien van afzethekken, bankjes en prullenbakken kan de Diemense standaard gebruikt worden 'neutrale kleuren en materialen'.

bomen

bomen inzetten om het karakter van de verschillende ruimtes te versterken, intieme besloten ruimten, open ruimtes etc. De plaatsing, soortkeuze en grootte van bomen maakt onderdeel uit van de zichtlijnen en perspectieven in de wijk. Het systeem van zichtlijnen en perspectieven is op bepaalde delen verwaterd en behoeft op bepaalde punten herziening. Zodoende kan de oriëntatie in de wijk versterkt worden. De grotere plantsoenen lenen zich uitermate goed voor duurzame bomen die een hoge leeftijd kunnen bereiken. Dit betekend idealiter dat ze bij nieuwe aanplant verhoogd worden aangelegd. Profielen hebben overwegend een asymmetrisch opbouw.

groen

Kenmerkend voor dit typen wijken is de toepassing van gras met bomen waardoor de ruimte open en overzichtelijk is. Heesterpartijen worden ingezet om ruimtes uit te snijden of af te schermen bijvoorbeeld in de buurt van tuinen of aan de onderzijde van 'dode' plinten van flatgebouwen. Een bewuste keuze van een beperkt aantal type heesters en sierbeplanting is wenselijk om de samenhang in de wijk te borgen. De relatie tussen het Diemer Wandellandschap en de buurten is voor verbetering vatbaar. De inrichting van het groen zou moeten worden ingezet om logische routes van en naar dit wandellandschap te begeleiden. De inrichting rond de flats is vrij 'stenig'. Door slimme toepassingen van groen kan de kwaliteit van deze ruimtes verhoogd worden. De centrale wijk as die ten zuiden van Ruimzicht west ligt kan versterkt worden en zou in het 'Renée Cassinpark' naast een ecologische functie ook een duidelijk gebruiks- en recreatieve component moeten krijgen. Door een aantal doorzichten te maken op het centrale eiland kan de ruimtelijke beleving als park versterkt worden.

water

Water vormt een belangrijke ecologische verbindingscomponent van Ruimzicht west en oost. Ter hoogte van het Renée Cassin park zouden er niet alleen ecologische oevers maar ook 'functionele' grastaluds toegepast moeten worden waar men kan recreëren en waar contact gemaakt kan worden met het water.

Het 'Renée Cassin park kan door de toepassing van meer water een grotere waterbergingsfunctie vervullen.

Erfafscheidingen

Veel van de tuinen in Ruimzicht west waren nooit als 'privé' tuin met een hoge 'massieve' erfafscheiding bedoeld. De 'gamma' schuttingen aan de randen van plantsoenen doen afbreuk aan de kwaliteit van deze groene ruimtes. Doordat de tuinen van origine vrij klein waren heeft de gemeente in de loop van de tijd extra grond verkocht voor tuinuitbreiding van bewoners. Dit betekent dat de schuttingen nog dominant in het straatbeeld zijn komen te staan. Wanneer de tuin door uitbreiding eenmaal als 'achtertuin' gebruikt wordt is de volgende stap dat bewoners gaan klagen over de bomen, die door de aanpassing van de erfafscheiding nu dicht op de erfafscheiding staan en schaduw werpen op het privé-domein. Daarnaast wordt een achteruitgang gemaakt waardoor het groen vertrapt wordt om de tuin uit te lopen. Zodoende ontstaat een dynamiek waarin stapsgewijs steeds meer van de kwaliteit van het groen in de wijk verdwijnt. Verkoop van 'collectief' ten bate van 'privé' groen moet daarom met de grootste zorgvuldigheid gebeuren. Over het algemeen kan gesteld worden dat de overgang tussen plantsoen en de achterzijde van de woningen op veel plekken momenteel voor verbetering vatbaar is.

5.8 Organische stedenbouw jaren '70 - 80



Buurten in Diemen: (Akkerland, Polderland, Kruidenhof, Schelpenhoek, Anne Frank, Bomenrijk, Biesbosch, Buitenlust)

Een groot deel van Diemen is gebouwd in de jaren '70 en '80. De meeste 'bloemkoolwijken' hebben door heel Nederland een herkenbare uitstraling. De ontwerpfilosofie was een tegenreactie op de grootschalige stadsvernieuwing uit de naoorlogse wederopbouwperiode. Het hield een herwaardering in van het kleinschalige dorpse geborgen woonmilieu met eengezinswoningen, bochtige straten en erven. Veel jaren '70 – '80 wijken hebben een uitgebreide hoofd groenstructuur waartussen de verschillende woonbuurtjes zijn opgespannen. De buurtjes hebben in Diemen een eigen gezicht en kenmerken zich door een samenhangende architectuur en vormtaal. De individuele woning is onderdeel van een totaalcompositie met een specifiek kleur en materiaalgebruik.

De term bloemkoolwijk is een referentie voor de gelijkenis tussen het verkeerssysteem met de structuur van een bloemkool. Waarbij vanuit de stam een steeds verdergaande organische vertakking optreedt. Net als de bloemkoolstructuur zijn er nauwelijks onderlinge verbindingen voor het autoverkeer tussen de verschillende takken. Waardoor de buurten onderling niet of nauwelijks verbonden zijn voor het autoverkeer. De straten zijn ingericht als smalle autoluwe wegen en hebben doorgaans geen niveauverschil tussen trottoir en straat. De gedachte hierbij is dat de auto te gast is en de straat gebruikt moet kunnen worden door kinderen om op te spelen. Om de snelheid van het autoverkeer af te remmen zijn de straten bochtig aangelegd met veel asverspringingen, wegversmallingen en drempels. De doorgaande wegen slingeren door de wijk, waardoor coördinatieproblemen ontstaan en mensen die de wijk niet kennen, snel verdwalen. De wijken kenmerken zich door een uitgebreid vertakt fietspadennetwerk dat zich veelal los beweegt ten opzicht van de voornaamste infrastructuur. In tegenstelling tot de strakke ordening van de vooroorlogse wijken (in bijvoorbeeld singels en lanen) kenmerkt de organische stedenbouw zich door grillige vormen en een lossere verdeling van het groen. De begroeiing heeft vaak een natuurlijke uitstraling met veel bosschages en natuurlijk ingerichte meanderende waterpartijen

De bebouwing van de 'jaren '70 – 80 wijken' kenmerkt zich (door de crisis jaren waarin deze wijken gebouwd werden) door een sobere functionele uitstraling. De wijken zijn hoofdzakelijk

opgebouwd uit eengezinswoningen met veelal centraal een aantal hogere flats. De 'gedachte' was dat hier een aantal voorzieningen ondergebracht zouden kunnen worden waardoor zelfvoorzienend buurtjes zouden ontstaan. Uitgangspunt voor de woningbouw was door middel van systeembouw van gelijke woningen, toch een gevarieerd beeld te maken. Dit werd bereikt door een beperkt aantal woningen (grondvormen) op een veelheid van manieren aan elkaar te schakelen en door te spelen met de positie van de woning op de kavel. Zo zien we veel rooilijnverspringingen. Daarnaast worden woningen op kavels die rug aan rug staan afgewisseld met woningen die met de achtererfgrens aan de openbare ruimte staan. Het ontwerp van de woning is ingetogen en is hoofdzakelijk functioneel. Kenmerkend in dit opzicht zijn de vele fietsbergingen die voor de woning gepositioneerd zijn en het parkeren op het eigen erf. Dit diende enerzijds voor een maximaal gebruikersgemak men kon direct de fiets of auto voor de woning stallen en tegelijkertijd zorgde het voor meer privacy in de woning. Het principe van privacy is kenmerkend voor de jaren '70 ontwerpstyl. Zo werden veel van de huizen ontworpen met kleine ramen aan de voorgevel en hebben alle woningen een privé tuin aan de achterzijde. Ook in de openbare ruimte zien we het aspect privacy terugkomen. Zo werden er binnen het ontwerp van de speelplaatsen en parkjes allerlei door groen afgeschermd plekken opgenomen waar mensen elkaar in alle rust konden ontmoeten. In het algemeen kunnen we stellen dat veel van de buurten uit deze periode zich kenmerken door een slechte aanhechting van het privé domein met het publieke domein. Er is weinig contact vanuit de woning met het leven op straat. De bouwstyl leent zich slecht voor het situeren van detailhandel vanwege de berging voor of aan de onderzijde van de woningen. De naar binnen gerichte wijkstructuur met een slechte aanhechting op de stad alsmede de afwezigheid van doorgaande verkeersroutes impliceert dat er ook nauwelijks geprofiteerd kan worden van de binnenstedelijke economische dynamiek. Aan de zuid-oost zijde van Diemen wordt dit probleem versterkt doordat de verkeersstructuur hier aantakt op het verkeerssysteem van de Bijlmer met verhoogde dreven, waardoor er nauwelijks contact is tussen het 'snelle' verkeer en het langzame verkeer op maaiveldniveau.

ontwikkeling

Door de sterke groei van het autobezit worden veel van de woonerven gedomineerd door geparkeerde auto's. Veel van de voortuinen zijn in de loop van de tijd bestraat om een 2e auto

te kunnen parkeren waardoor een aantal van de woonerven in Diemen bijzonder 'stenig' oogt. In de buurten zijn er veel 'achterkant situaties' waarbij achter-erfafscheidingen aan de openbare ruimte staan. Op deze plekken ontstaat veelal een gamma schutting cultuur, hetgeen een troosteloos beeld oplevert. De diffuse overgangen tussen het groen en de erfafscheidingen leiden tot 'landjepik', waarbij stukken van het openbaar groen onrechtmatig geclaimd wordt door bewoners. Het grillige groen is lastig te beheren en leidt al snel tot een wildgroei, waardoor zichtlijnen verdwijnen, de buurt 'dichtgroeit' en de subjectieve onveiligheid toeneemt.

Doordat de bevolkingssamenstelling in veel van deze wijken is veranderd en er minder kinderen in de wijk aanwezig zijn functioneert het principe van het 'woonerf' minder goed. Ouders die zelf kinderen hebben zijn vaker geneigd om rekening te houden met de aanwezigheid van andere kinderen waardoor een systeem van sociale controle het verkeersgedrag reguleert. Door de afname van het aantal kinderen, neigt het 'erf' steeds meer naar een traditionele straat.

Ondanks de bovenstaande kanttekeningen functioneren veel van de jaren '70 en '80 wijken als woonmilieu goed. Met name het sociale gedachten goed leidt tot sterke wijken. Doordat veel woonerven voornamelijk bestemmingsverkeer kennen ontstaan eenvoudig 'vluchtige' contacten en kent men de meeste mensen uit de straat van gezicht. Bij herinrichtingen is het zaak de bovengenoemde problemen ten aanzien van oriëntatie, economische vitaliteit en de relatie tussen privé en openbare ruimte te verbeteren, terwijl men tegelijkertijd de kracht van deze wijken, het sociale systeem, dat in de stedenbouwkundige structuur is verankerd, weet te behouden.

Richtlijnen Organische stedenbouw jaren '70 - 80

verkeer en verblijf

Plantsoenen vrij houden van parkeren. Speelplaatsen zo veel mogelijk positioneren op plekken waar er vanuit de buurt sociale controle mogelijk is. Economische dynamiek versterken door een aantal heldere routes door de wijk te maken. Bundelen van fietspaden en deze koppelen aan de hoofdinfrastructuur, zodat heldere en veilige routes ontstaan. De woonerven inrichten als een autoluw milieu. Versterken van de oriëntatie in de wijk door een duidelijk onderscheid aan te brengen in doorgaande straten

en doodlopende straten. Geleidelijke trapsgewijze afbouw van de verkeerssnelheid. Snelheidsremmende voorzieningen koppelen aan de landschappelijke/stedenbouwkundige inrichting en niet alleen vormgeven door drempels en borden.

bestrating

Heldere eenduidige profilering van de straten. De woonerven vragen om een meer informele inrichting en materialisering die het 'woonerf' als verblijfsgebied accentueert. Het bestratingmateriaal sluit aan op de Diemense standaard.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal past zeer goed in de wijk en kan gehandhaafd blijven. Wellicht dat een aantal fietspaden voorzien kan worden van een kenmerkende lichtmast waardoor de verschillende routes een eigen gezicht krijgen. (huidige kofferarmatuur op de 3m mast oogt flets) zodat er meer herkenning ontstaat langs routes. Ten aanzien van afzethekken, bankjes en prullenbakken kan de Diemense standaard gebruikt worden 'neutrale kleuren en materialen'.

bomen

De grotere plantsoenen lenen zich uitermate goed voor duurzame bomen die een hoge leeftijd kunnen bereiken. Dit betekent idealiter dat ze bij nieuwe aanplant verhoogd worden aangelegd. Veel variatie toepassen in de boomsoorten. Geen vruchtdragende bomen toepassen in de straten of erven. Deze alleen toepassen in de plantsoenen voor geur en fleur.

groen

Bosplantsoen in de wijk reduceren maar dit type inrichting wel gebruiken. Het is karakteristiek voor deze periode maar dient zorgvuldig toegepast te worden op plekken waar het de sociale controle en het overzicht in de wijk niet belemmert. Langs routes en veel gebruikte openbare ruimtes werken met lager overzichtelijk groen. Soortkeuze koppelen aan de uitstraling van de verschillende buurtjes. Bij voorkeur per buurt een aantal typische soorten toevoegen waardoor het onderscheidend karakter tussen de buurten versterkt wordt. Voornamelijk gebruik maken van grillige soorten (strak geschoren haagjes passen niet bij het karakter van dit type wijken). Terugdringen van de hoeveelheid 'snipergroen' in de wijk ten faveure van grotere aaneengesloten stukken groen.

water

Water vormt een belangrijke ecologische verbindingscomponent in dit type wijken. Toepassen van zowel ecologische oevers als oevers waar contact gemaakt kan worden met het water. Waterpartijen kennen een grillig natuurlijk verloop.

Erfafscheidingen

De 'gamma' schuttingen aan de randen van plantsoenen doen afbreuk aan de kwaliteit van deze groene ruimtes. Verkoop van 'collectief' ten bate van 'privé' groen zou met de grootste zorgvuldigheid moeten gebeuren. Over het algemeen kan gesteld worden dat de overgangen tussen plantsoen en de achterzijde van de woningen op veel plekken momenteel voor verbetering vatbaar zijn.



5.9 Stedenbouw '80 - '90

Buurt in Diemen: Diemen Noord: (Buytenstee, Vogelweide, Scheepkwartier, Vlindertuin).

Diemen Noord dat in de jaren '80-'90 gebouwd werd onderscheidt zich ten aanzien van veel andere wijken in Diemen, doordat er weinig verschillen zijn tussen de buurten onderling. De buurt als referentiekader speelt in deze wijk minder een rol. Diemen Noord is in feite opgezet als een totaalcompositie. Veel wijken uit deze tijdperiode kenmerken zich door een vorm van 'best practice'. Na een turbulente experimenteerperiode tussen de Wederopbouw en de jaren '70 - '80, wordt in deze periode teruggegrepen naar de principes die het beste functioneren. Zo doet de straat met woningen eraan zijn herintrede ten koste van de strokenbouw verkaveling. De woningen staan weer rug aan rug met de voorkant gericht op de straat waardoor het probleem van achtererfafscheidingen aan de openbare ruimte zich in Diemen Noord nauwelijks voordoet. Ook de bergingen staan weer aan de achterzijde van de woningen waardoor er aan de voorzijde een goede relatie is tussen de woning en het leven op straat. De overgangen privé openbaar wordt vormgegeven door voortuinen. Rankere woontorens met lift worden toegepast ten koste van de op dat moment in de tijd verfoeide langgerekte galerijflats.

De ordening van de verschillende woningtypologieën is gebaseerd op economische principes. Waarbij de 'duurdere' woningtypologieën systematisch worden gekoppeld aan de kwalitatieve openbare ruimtes met groen. Hierdoor ontstaan rijen met identieke woningtypologieën (twee-onder een kap, vrijstaand, rij-woning, flat). De woningen staan in Diemen Noord op de meeste plekken strak in rooilijnen. Er is dan ook vrij weinig variatie in het straatbeeld.

De verkeersstructuur is non-hiërarchisch; De wijk kent vier korte entree straten met een ontsluitingsfunctie gevormt door een lus. Onderling zijn de buurten slechts door een enkele verbindingsstraat met elkaar verbonden.

Er zit weinig onderscheid qua hiërarchie, profiel breedte etc. tussen de verschillende wegen. Veel straten lijken daarom op elkaar. In het oostelijk deel Buytenstee knikt de verkaveling en neemt deze de oude polderstructuur aan die haaks op de Ouddiemerlaan staat. Doordat deze oude lintweg met een aantal

gereconstrueerde delen van 'Oud Diemen' bewaard is gebleven kent dit deel van Diemen Noord meer variatie. Voor de interne ontsluiting van de buurten is ingezet op het langzaam verkeer. De wijk wordt in oost west richting met elkaar verbonden door een prominente fiets-as. Dit fietspad verbindt de buurten van Diemen Noord met het winkelcentrum Grutto Plein en het buitengebied. In noord zuid richting vormt de Ouddiemerlaan een belangrijke langzaam verkeersverbinding met het centrum van Diemen en het Amsterdam Rijnkanaal.

De architectuur is licht van kleur en over heel Diemen Noord, op een paar uitzonderingen, na redelijk samenhangend. De wijk bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen met 'zwarte kappen'. De hoogbouw is te vinden langs het Amsterdam Rijnkanaal en rond het Grutto plein. Langs de centrale fiets as zijn verder nog een aantal beneden/bovenwoningen en portiekflats gepositioneerd.

Er is ten opzicht van andere wijken, in Diemen Noord, vrij weinig groen in de buurten. Het belangrijkste groen wordt gevormd door de in noord-zuidelijke richting lopende wijk-assen alsmede het groen in de zoom rond de wijk. De straten zijn voornamelijk a-symmetrisch van opzet met aan één zijde bomen. Het groen langs de straten is laag en 'geordend' groen dat in duidelijke plantvakken en stroken langs het trottoir is aangeplant.

ontwikkeling

Diemen Noord heeft ten opzicht van andere wijken te maken met een sterke grondzetting. Hierdoor heeft het groen nauwelijks tijd om tussen de periodieke ophogingen door tot wasdom te komen. Het groen blijft op deze manier een infantiele indruk maken. Net als in de overige wijken van Diemen is er bij de aanleg van deze wijk onvoldoende geanticipeerd op een toename van het autobezit. Hierdoor ontstaan er ad-hoc oplossingen om meer parkeerplaatsen aan te leggen, hetgeen doorgaans ten koste gaat van de schaarse plantsoenen die er in de wijk nog zijn. De brede aan de centrale fiets-as worden in de toekomst bij elkaar gevoegd in een brede school aan de Tureluurweg. Hierdoor komen deze ruimtes vrij voor nieuwe ontwikkelingen.

Richtlijnen jaren '80 - 90

verkeer en verblijf

Betere aanhechting tussen Diemen Noord en het Amsterdam Rijnkanaal vormgeven door een aantal strategische ingrepen. Positie van de entrees van de flatgebouwen langs het Amsterdam Rijnkanaal met de inrichting van de openbare ruimte versterken. Bekijken of het mogelijk is een extra doorsteek te maken richting het fietspad van het Amsterdam Rijnkanaal. Parkeerzone tussen de flats en de wijk aantrekkelijker inrichten met eventueel zelfs meer parkeerplaatsen.

Geleidelijke trapsgewijze afbouw van de verkeerssnelheid. Snelheidsremmende voorzieningen koppelen aan de landschappelijke/ stedenbouwkundige inrichting en niet alleen vormgeven door drempels en borden. Daar waar mogelijk door de inrichting van het groen meer variatie aanbrenge tussen de straten onderling. Een aantal bijzondere ruimtes vormgeven die voor de broodnodige accenten zorgen in deze wijk. Plantsoenen vrij houden van parkeren. Kenmerk van Diemen Noord is dat het allemaal ordelijk en netjes is ingericht, maar dat dit op sommige punten is doorgeslagen naar monotonie.

bestrating

Heldere eenduidige profilering van de straten. Het bestratingmateriaal sluit aan op de Diemense standaard.

verlichting en straatmeubilair

De huidige 'Friso Kramer' conische lantaarnpaal past goed in de wijk en kan gehandhaafd blijven. Wellicht dat de centrale fiets as voorzien kan worden van een kenmerkende lichtmast waardoor deze route een nog duidelijker landschappelijk element wordt. Ten aanzien van afzethekken, bankjes en prullenbakken kan de Diemense standaard gebruikt worden 'neutrale kleuren en materialen'.

bomen

Daar waar mogelijk in de grotere plantsoenen duurzame bomen toepassen die verhoogd zijn aangelegd. De centrale fiets-as vraagt om een boom met wat meer smoel, die een duidelijk routing richting het centrum en het buitengebied kan vormgeven. Bomen langs het Amsterdam Rijnkanaal en de Ouddiemerlaan koesteren. Voor de woonstraten zoeken naar plantvak oplossingen waardoor de bomen een toekomstige

ophoging kunnen overleven. Geen vruchtdragende bomen toepassen in de straten.

groen

Het onderscheid tussen de verschillende type openbare ruimtes, hof, straat en plein zoveel mogelijk accentueren door specifieke toepassingen van groen. In de inrichting zoeken naar de juiste verhouding tussen samenhang en 'verbijzonderingen'.

water

Water vormt een belangrijke ecologische verbindingscomponent in dit type wijken. Toepassen van zowel ecologische oevers als oevers waar contact gemaakt kan worden met het water. Relatie tussen de wijk en het Amsterdam Rijnkanaal versterken.

Erfafscheidingen

Gaat over het algemeen goed, behalve bij de Ouddiemerlaan. De kavels staan hier met achterkanten aan het fietspad. Aan weerszijde van de Ouddiemerlaan worden aan de kavelzijde de groene taluds vervangen door kademuren met prominent "gamma schuttingen", hierdoor ontstaat een eminent kwaliteitsverlies. Het is zaak hier goed op te handhaven, alsmede in onderling overleg te stimuleren dat er groene erfafscheidingen gemaakt worden.



5.10 Stedelijk veld jaren '90

Buurten in Diemen: Beukenhorst/Berkenstede

Met de herontwikkeling van de buurt Beukenhorst is hier geleidelijk een 'stedelijk veld' ontstaan; een vrije compositie van losse hoogbouwtypologieën (flats/woontorens/galerijflats) met een wisselende 'moderne' architectuur die los in de ruimte staan. Een openbare ruimte die bestaat uit zowel stenige pleinruimtes als groene ruimtes in de randen. De openbare ruimte beweegt zich vrij tussen de hoogbouw. Zo bezien zijn er veel overeenkomsten met de jaren '60 wederopbouw architectuur. Het verschil zit erin dat in de jaren '60 plannen veel meer samenhang zat in de architectuur en de openbare ruimte. Ook het spel met zichtlijnen was in de jaren '60 plannen veel verder uitgewerkt. Het stedelijk veld is speelser en ook minder structurerend. Ten opzichte van Ruimzicht is het stedelijk veld ook veel 'stedelijker' met een openbare ruimte in het binnengebied die hoofdzakelijk bestaat uit verharding voor de parkeerplaatsen. De ruimtelijke structuur in Beukenhorst wordt momenteel voornamelijk gevormd door de galerijflat die nog gehandhaafd is gebleven. Deze omkadert de lossere bebouwing in het midden en geeft daarmee vorm aan de ruimtelijke beleving.

ontwikkeling

De openbare ruimte in dit gebied is recentelijk aangelegd.

Richtlijnen stedelijk veld jaren '90

verkeer en verblijf

Behoud van zichtlijnen tussen de verschillende hoogbouwvolumes. Zorgen voor voldoende verblijfsruimte naast het parkeerprogramma. Vormgeven van duidelijk entrees bij het Berkenplein en Venserkade.

Bestrating

Eenduidige materialisering van Beukenhorst als een Ensemble. Strakke moderne inrichting laten terug komen in de straatverbanden en materialen.

verlichting en straatmeubilair

De huidige conische lantaarnpaal met een antraciet gecoate mast past prima in het gebied. Wanneer er echter enige budgettaire ruimte is verdient het de aanbeveling om hier te zoeken naar een wat uitgesprokene moderne lichtmast die wat meer 'smoel'

geeft aan de ruimte tussen de hoogbouw. De aluminium mast met slank kofferarmatuur zou in de toekomst beter vervangen kunnen worden door een mast met een wat strakker ontwerp en een antraciet coating.

bomen

Daar waar mogelijk in de grotere plantsoenen duurzame bomen toepassen die verhoogd zijn aangelegd. Strakke geometrische lijnenspel benadrukken met de bomen. Voldoende doorzichten houden tussen de verschillende gebouwen, dus de tussenruimtes c.q. doorzichten tussen de hoogbouw niet volledig dichtzetten met bomen. In het binnengebied bomen met een niet al te zware/dichte kroon gebruiken. Het gebied is door de hoogbouw al vrij donker, dit vraagt om een boom met een wat lichter open kroon. Aan de buitenranden juist wel bomen met een wat vollere kroon gebruiken.

groen

nader te bepalen na realisatie van de 'eerste aanleg'. De huidige plantvakken in het binnengebied die door banden strak omlijst zijn passen goed bij de moderne strakke architectuur. Voornamelijk lage beplanting toepassen in het binnengebied om de zichtlijnen niet te verstoren. Aan de buitenzijde kan een lossere beeld ontstaan, met ook wat hoger struiken/heesters.

Water

Water vormt een belangrijke ecologische verbindingscomponent. In het gebied worden zowel natuurlijke oevers als kademuuren toegepast met goed zicht op het water.

Erfafscheidingen

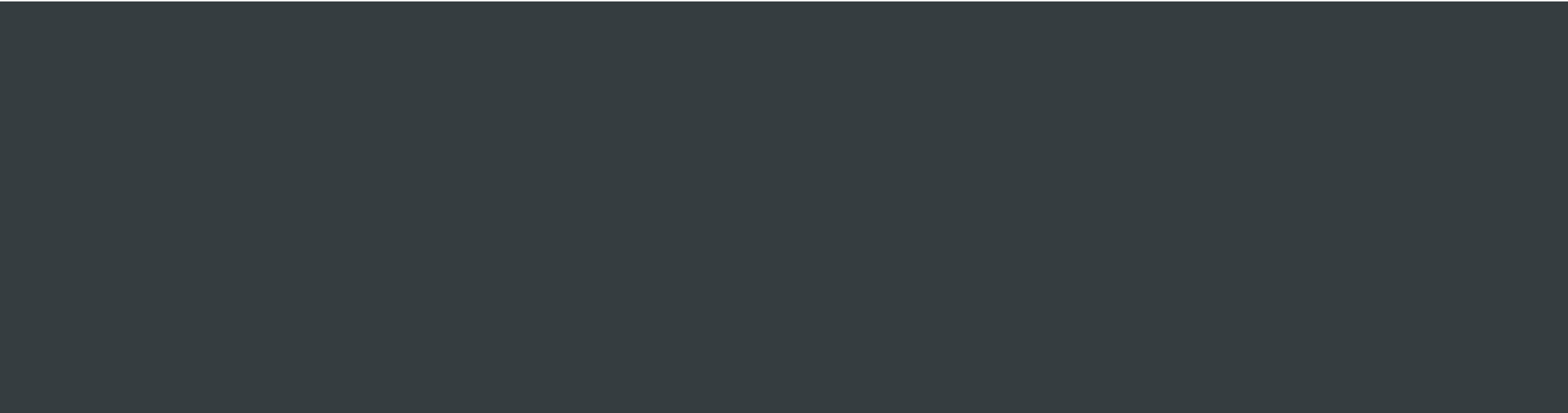
Maatwerk, erfafscheidingen zouden mee moeten doen met het ontwerp van de verschillende woontorens. Met name de overgang van de galerijflat richting de parkeerplaats is door het ontbreken van een overgangszone of erfafscheiding nu vrij hard en voor verbetering vatbaar.

STEDENBOUWKUNDIGE COMPOSITIE WOONGEBIEDEN

OMSCHRIJVING STIJLVORMEN

6

- 6.1 Sniep PDV terrein
- 6.2 Stammerdijk/hove
- 6.3 Verrijn Stuart
- 6.4 Kriekenoord
- 6.5 Nuoncentrale
- 6.6 Bergwijkpark Noord
- 6.7 Bergwijkpark Zuid





6.1 Sniep PDV terrein

Sniep is een organisch gegroeid Bedrijfsverzamel en perifere detailhandels (PDV) locatie met gebouwen die overwegend van na 1970 stammen. In de loop van de tijd zijn hier gebouwen bij geplaatst en weggehaald, hetgeen geresulteerd heeft in een vrij 'willekeurig' architecturaal beeld met weinig samenhang of uitstraling. Zowel de bedrijfsverzamel functies als het PDV terrein worden ontsloten vanaf de Muiderstraatweg. Door het feit dat het bedrijventerrein zich naar binnenkeert en zich niet oriënteert naar buiten toe, is er een gesloten beeld ontstaan met veel blinde gevels langs de omliggende openbare ruimtes. De ontsluiting richting het PDV terrein, welke een belangrijke publieksfunctie heeft, is op dit moment moeizaam en zou met een kleine wijziging in de richting van de weg sterk verbeterd kunnen worden. De landschappelijke inrichting kent nauwelijks structuur of idee en oogt willekeurig. Het is een lappendeken aan ad-hoc beslissingen die elkaar onderling niet versterken.

ontwikkeling

Het Gebied Sniep heeft door de komst van 'bedrijfsverzamelgebouwen' en een uitbreiding van het aantal bedrijven op het PDV deel, meer een 'publiekelijk karakter' gekregen met bedrijven waarvoor representativiteit een functionele voorwaarde is voor succes. In 2015 staat dit gebied in de planning om opgeknapt te worden.

Richtlijnen Sniep PDV terrein

verkeer en verblijf

Parkeren zoveel mogelijk onderbrengen aan de binnenzijde van het bedrijventerrein. Onderlinge looproutes tussen verschillende functies op het PDV en Bedrijfsverzamelcomplex middels de openbare ruimte beter met elkaar verweven. Een aanlegsteiger ter hoogte van de McDonalds overwegen.

Bestrating

Functionele robuuste bestrating met elementen die degelijk zijn, (hetgeen niet betekent dat er geen mooi ontwerp kan ontstaan).

verlichting en straatmeubilair

De aluminium mast met slank kofferarmatuur past in dit gebied en kan goed gebruikt worden. Langs de landelijke lintweg van de Stammerdijk zou een mast met een donkere 'coating' beter

aansluiten bij het landelijke karakter.

bomen

Bomen aanplanten of herinrichten om de entree en rij-richting het PDV en bedrijfsverzamelgebouw te versterken. Daarnaast dient de positionering van een aantal bomen langs de Muiderstraatweg in relatie tot de zichtbaarheid van het terrein bekeken te worden. Afdekken wat lelijk is, beter uit laten komen van entrees en voorkanten van de bebouwing.

groen

De relatie met het omliggende water kan sterker worden door meer samenhang te brengen in de beplanting. Gezien de ligging van dit terrein tussen 2 belangrijke natuurzones, ligt het voor de hand te kiezen voor een ecologisch verantwoorde inrichting van de randen van het bedrijventerrein langs het water en de provinciale weg.

Water

Water vormt een belangrijke ecologische verbindingscomponent. In het gebied worden zowel natuurlijke oevers als kademuren gebruikt. De uitstraling van de kade langs de Weespertrekvaart is voor verbetering vatbaar. Ook de zone langs het water tussen Stammerdijk en Sniep zou een consistentere ecologisch inrichting kunnen krijgen met natuurvriendelijke oevers.

Erfafscheidingen

Het PDV terrein kent her en der gegalvaniseerde hekwerken die eigenlijk geen functie meer hebben. De uitstraling van het terrein kan verbeteren wanneer deze worden weggehaald. Wel functionele hekwerken zouden Bij voorkeur geschikt moeten worden gemaakt voor begroeiing, zodat het terrein beter is ingepast in de omgeving en beter aansluit bij positie die het op een regionale schaal inneemt in het ecologische systeem. In het verleden is afgesproken dat ter hoogte van de woningen aan de Stammerdijk afschermd beplanting langs het PDV terrein wordt aangebracht.

6.2 Stammerdijk

Bedrijventerrein Stammerdijk is een min of meer organisch gegroeide locatie met weinig structuur. Langs de oude Stammerdijkweg staan tussen de grotere bedrijfs- en kantoorpanden nog een aantal oude kleinschalige huizen met rode kappen, waarvan een deel als bedrijfswoning fungeert. Hierdoor is een interessante mix ontstaan in bebouwingstypologieën. De kantoor en bedrijfspanden zijn overwegend van na 1970 en zijn hoofdzakelijk functioneel. Langs de Muiderstraatweg staat een benzinstation (de Blokhut) dat is aangewezen als rijksmonument. De westzijde is een uitleg geweest waarin een deel aan het bestaande bedrijventerrein is toegevoegd. De bedrijfslocatie Stammerdijk heeft in feit geen gezicht naar de omgeving. Zowel de relatie richting de Muiderstraatweg als de relatie richting het Diemberbos, de Weespertrekvaart en het aangrenzende PDV terrein Sniep is moeizaam.

Het ontbreekt aan functionele en esthetische samenhang in de openbare ruimte. De Stammerdijk, welke fungeert als belangrijke fietsroute richting het buitengebied, kent geen logische entree. De parallelweg van de Muiderstraatweg; 'achter de blokhut', is provisioneel afgezet waardoor een desolaat beeld ontstaat. Bijna alle bedrijven liggen aan 'nietszeggende' straatjes. Een toekomstige herinrichting zou zich moeten richten op het aanbrengen van een logische entree en een verbetering van de relatie tussen bedrijfsgebouwen en de openbare ruimte.

ontwikkeling

Een deel van het gebied is nooit afgebouwd er zijn 'gaten' waardoor een desolaat beeld ontstaat. Langs de Stammerhove vinden een aantal rommelige uitbreidingen plaats tot in het buitengebied, waardoor een 'slordige' niet representatieve zone is ontstaan richting het buitengebied.

Richtlijnen Stammerdijk

Verkeer en verblijf

Parkeren overwegend in geclusterde overzichtelijke pockets.

Bestrating

Bij een herinrichting functionele 'robuuste' bestrating toepassen. (hetgeen niet betekent dat er geen mooi ontwerp kan ontstaan)

verlichting en straatmeubilair

De aluminium mast met slank kofferarmatuur past in dit gebied en kan goed gebruikt worden.

bomen

Er is behoefte aan een structurele onderlegger waardoor diverse elementen in de openbare ruimte, waaronder de bomen, meer kwaliteit gaan genereren.

groen

Relatie vanuit het bedrijventerrein richting de de omgeving 'het Diemberbos' alsmede de Stammerdijk en de Gaasp kan beter. Enerzijds door gevelbegroeiing toe te passen anderzijds door een groene buffer met begroeiing te maken tussen het bedrijventerrein en het buitengebied. De entree richting het Diemberbos vanaf de Muiderstraatweg kan middels een goed beplantings en inrichtingsplan sterk verbeteren.

Water

Bij een eventuele herverkaveling of sloop/nieuwbouw zal de relatie tussen water en bebouwing hersteld moeten worden. Oeverzone van de bebouwing langs de Stammerdijk is een aandachtspunt.

Erfafscheidingen

In het binnengebied zoals de Stammerkamp hebben veel gebouwen een gegalvaniseerd stalen hekwerk als erfafscheiding richting de openbare ruimte. Dit resulteert in een levenloos beeld. Onderdeel van een herinrichting zou in elk geval moeten zijn dat er gepoogd wordt met de verschillende bedrijven tot representatieve afscheidingen te komen, aangezien deze 'zeker bij een bedrijventerrein' voor een belangrijk deel het straatbeeld bepalen.





6.3 Verrijn Stuart

Verrijn Stuart, dat na de Tweede Wereldoorlog ontwikkeld werd volgens een duidelijk raster stramien, kent een helder geordende openbare ruimte met bebouwing die op de weg en de Weespertrekvaart is georiënteerd. De architectuur is laagwaardig en kent vooral samenhang in hoogte en rooilijn.

In ruimtelijk opzicht ligt het bedrijventerrein opgesloten tussen de tram en metro werkplaats en de infrastructuur van het spoor ten westen en de Provinciale weg ten oosten, waardoor het gezicht van het bedrijventerrein gevormd wordt door de bedrijven langs de Weespertrekvaart. De langzaamverkeerrouters van en naar het bedrijventerrein zijn op dit moment niet optimaal. De ontsluiting van het bedrijventerrein loopt momenteel via de Weesperstraat. Een tweede 'front' richting de provinciale weg en het doortrekken van de Verrijn Stuartweg (via de Piersonstraat) zou de structuur van het bedrijventerrein sterk verbeteren. De bestaande bebouwing langs de Weespertrekvaart is niet overal even gunstig gelegen aan de Weespertrekvaart. Op een aantal plekken liggen er parkeerterreinen tussen vaart en bebouwing, op andere plekken zijn er 'dode' gevels. Streven zou moeten zijn om deze kwalitatieve zone in de toekomst vooral met representatieve gevels direct aan de vaart vorm te geven (met het parkeren aan de achterzijde van de bebouwing).

ontwikkeling

Leegstaande bedrijfspanden worden momenteel gebruikt voor alternatieve functies zoals kerken die meer een 'publieks' karakter hebben, hetgeen de parkeersituatie op het bedrijventerrein onder druk zet. Daarnaast is er een lichte verschuiving waarneembaar van de bedrijven die intenties hebben te transformeren van een traditionele industriële activiteit naar kennisgerichte bedrijfsverzamelgebouwen gericht op nieuwe vormen van kleinschalige maak industrie. De openbare ruimte van Verrijn Stuart wordt momenteel opgeknapt.

Richtlijnen Verrijn Stuart

verkeer en verblijf

Direct ontsluiting maken vanaf de Provinciale weg. Fijnmazigere structuur aanbrengen met een aantal doorsteekjes vanaf de Visseringweg naar de Weespertrekvaart. Bebouwing positioneren en oriënteren aan de vaart, eventuele parkeerterreinen bevinden zich idealiter aan de achterzijde van de bebouwing.

Bestrating

Functionele robuuste bestrating met elementen die degelijk zijn, (hetgeen niet betekent dat er geen mooi ontwerp kan ontstaan).

verlichting en straatmeubilair

De aluminium mast met slank kofferarmatuur past in dit gebied en kan goed gebruikt worden.

bomen

Bomen ondersteunen de hoofdstructuur van het gebied en volgen de belangrijkste wegen met een lineaire beplantingsstructuur. Met name langs de Weespertrekvaart is behoefte aan meer continuïteit in de bomenstructuur.

groen

groen is functioneel en ondersteunend aan de uistraling en functie. Langs de randen vormt groen een middel om een deel van 'lelijke' achterkanten van bedrijven af te dekken. In het groenplan wordt voorgesteld het Zwanenpad te verlengen tot over de provinciale weg waardoor een langzaamverkeersroute ontstaat richting de 'groene scheg' in Zuid-Oost.

Water

Uitstraling van de Weespertrekvaart kan verbeteren door de 'oude' vangrails te verwijderen. Het water aan de zuidzijde kent voornamelijk een ecologische uitstraling met een natuurlijk extensief beheer.

Erfafscheidingen

Met name langs de Weespertrekvaart voor verbetering vatbaar. Heldere afspraken tussen bedrijven onderling, bijvoorbeeld over kleur of begroeiing kan een sterke kwaliteitsimpuls geven voor de uitstraling richting het openbaar gebied.

6.4 Kriekenoord

Bedrijventerrein Kriekenoord bestaat hoofdzakelijk uit Pantar dat als een tijdelijk gebouw voor 20 jaar is weggezet en een zwembad voor bijzondere doelgroepen. Met de ontwikkeling van de naastgelegen terrein van Plantage de Sniep zal dit gebied steeds meer onderdeel gaan uitmaken van de woonwijk 'Plantage de Sniep'. In het gebied staan nog twee Boerderijachtige bouwwerken die gebruikt worden door Pantar. De langwerpige 'kappen' geven een bijzondere uitstraling aan het gebied.

ontwikkeling

Momenteel wordt het gebied aan de oostkant van het bedrijventerrein Kriekenoord bebouwd met woningen en heeft de (tijdelijke) school een plek gekregen in één van de oude bedrijfsgebouwen.

Richtlijnen Kriekenoord

Gefaseerd laten aansluiten op de buitenruimte van Plantage de Sniep, waarbij getracht moet worden authentieke elementen en 'goede' bomen te behouden.





6.5 Nuon Centrale

Het gebied inclusief Nuon/Tennet, Diemer Vijfhoek, PDV Pampusweg en Fort Diemerdam is typisch een gebied dat vroeger in de periferie lag en nu ingegroeid is in het stedelijk weefsel. De aanwezige structuren zijn overwegend strikt functioneel en er is geen relatie tussen de verschillende functies. De inrichting van de openbare ruimte is zógezegd niet meegegroeid met de veranderde functie en mogelijke 'potenties' die ontstaan zijn. Met de komst van IJburg en het doortrekken van de Fort Diemerdamweg over het Amsterdam Rijnkanaal richting de A1 en de Diempolderweg krijgt het gebied betere ontsluitingsmogelijkheden.

Het gebied wordt gekenmerkt door een aantal clusters van bebouwing die strikt functioneel zijn, zoals de masten en gebouwen van Tennet. Daarnaast ligt er een aantal historische gebouwen rond het Fort Diemerdam. De Overdiemerweg maakt onderdeel uit van de oude 'lintweg' langs het dijkje aan de Diemen, welke momenteel wordt afgesneden door het Amsterdam Rijnkanaal. Het terrein van Tennet als geheel is momenteel matig ingepast in de omgeving waardoor de masten in de verre omtrek het gebied negatief positioneren. Een robuuste groene buffer kan in dit opzicht veel verbetering brengen.

Langs de Recreatieve Fietsroute van de Diemerdam richting de Diemer Vijfhoek alsmede de Overdiemerweg zijn op dit moment al diverse recreatieve functies ingepast. Een gebiedsgerichte visie zou de diverse initiatieven middels een heldere openbare ruimte beter aan elkaar moeten verknopen.

Richtlijnen Nuon Centrale en verdeelstation

Opstellen van een gebiedsgerichte visie. Op hoofdstructuurniveau wordt de komende jaren het gebied beter verknoot met de omgeving. Het is vervolgens zaak deze hoofdstructuur goed te laten aantakken op de fijnmazigere lokale structuur. Een concreet plan of visie is hiervoor nog niet aanwezig en zal opgesteld moeten worden.

STEDENBOUWKUNDIGE COMPOSITIE BEDRIJVENTERREINEN

OMSCHRIJVING STIJLVORMEN



6.6 Bergwijkpark Noord

Bergwijkpark bestaat uit clusters van voornamelijk monofunctionele kantoorbebouwing die vanaf de jaren '70 zijn neergezet. Er is sprake van een grote leegstand. De positie van dit bedrijventerrein in het stedelijk weefsel is in de loop van de tijd veranderd. Voor de toekomst gaat ingezet worden op een multifunctionele wijk waarin wonen en werken meer naast elkaar bestaat. Om het gebied beter te structureren ten opzichte van de bebouwing is het voornemen een nieuwe robuuste hoofdstructuur aan te leggen die het gebied op een betere manier ontsluit. Met name de rigide scheiding tussen het langzaamverkeer en het autoverkeer is onwenselijk. De contouren van het plan zijn vastgelegd in het nieuwe Masterplan Bergwijkpark.

Richtlijnen Bergwijkpark Noord

Het gaat hier om een gebiedstransformatie van een monofunctioneel kantoorgebied naar een gemixt woon-werk landschap. Op hoofdlijnen zijn de uitgangspunten voor de openbare ruimte in het Masterplan Bergwijkpark vastgelegd.



STEDENBOUWKUNDIGE COMPOSITIE KANTOORGEBIEDEN

OMSCHRIJVING STIJLVORMEN

6.7 Bergwijkpark Zuid

Bergwijkpark Zuid is een monofunctionele kantoorlocatie die in de jaren '90 is aangelegd. De architectuur is op een paar uitzonderingen na tekenend voor de tijd. Expressief en soms kakofonisch veel van de gebouwen ogen enigszins 'gedateerd'.

De opzet van de openbare ruimte volgt de principes van de Bijlmer met verhoogde hoofdwegen 'dreven', Gooiseweg en Dalstijndreef die het gebied omzomen en gescheiden langzaamverkeersroutes op maaiveld. In tegenstelling tot Bergwijkpark Noord liggen de fietspaden aan de voorzijde van kantoren langs de erftoegangswegen, waardoor er een betere relatie is tussen fietser en bebouwing. De inrichting van de openbare ruimte is verzorgd maar oogt sober en doelmatig. Het kantoorgebied is gestructureerd rond een groot centraal gebouw dat aan drie zijden omringd wordt door een waterpartij. Er staan relatief weinig bomen langs de centrale ontsluitings rondweg en de bomen staan op een grote plantafstand waardoor het momenteel een beetje kaal oogt en de anonieme kantoorarchitectuur domineert. Met de tijd zal dit iets beter worden omdat de bomen groeien.

Richtlijnen Bergwijkpark Zuid

verkeer en verblijf

Op termijn zou er gepoogd moeten worden om een deel van het parkeren geclusterd aan de achterzijde van de bebouwing op te lossen. Door de enorme omvang van het parkeerapparaat aan de voorzijde van de bebouwing oogt een deel van het kantoren gebied momenteel als een openbare parkeerplaats, waar weinig ruimte is om middels groen een representatief beeld vorm te geven. Met name het parkeren aan de binnenzijde van de binnenlus leidt tot een kwaliteitsverlies.

Bestrating

Functionele robuuste bestrating met elementen die degelijk zijn, (hetgeen niet betekend dat er geen mooi ontwerp kan ontstaan).

verlichting en straatmeubilair

De aluminium mast met slank kofferarmatuur past in dit gebied en kan goed gebruikt worden.

bomen

Bomen zouden ingezet moeten worden om de entree en rijrichting te versterken alsmede een goede begeleiding vorm te geven van de belangrijkste fietsroutes. Er zouden nog een aantal bomen aan het water geplaatst kunnen worden zodat de structuur wat duidelijker wordt en waarmee een deel van 'grijze' bebouwing afgedekt wordt.

groen

Gras bomen en hagen, aandacht voor een vloeiende doorlopende groenstructuur is belangrijk.

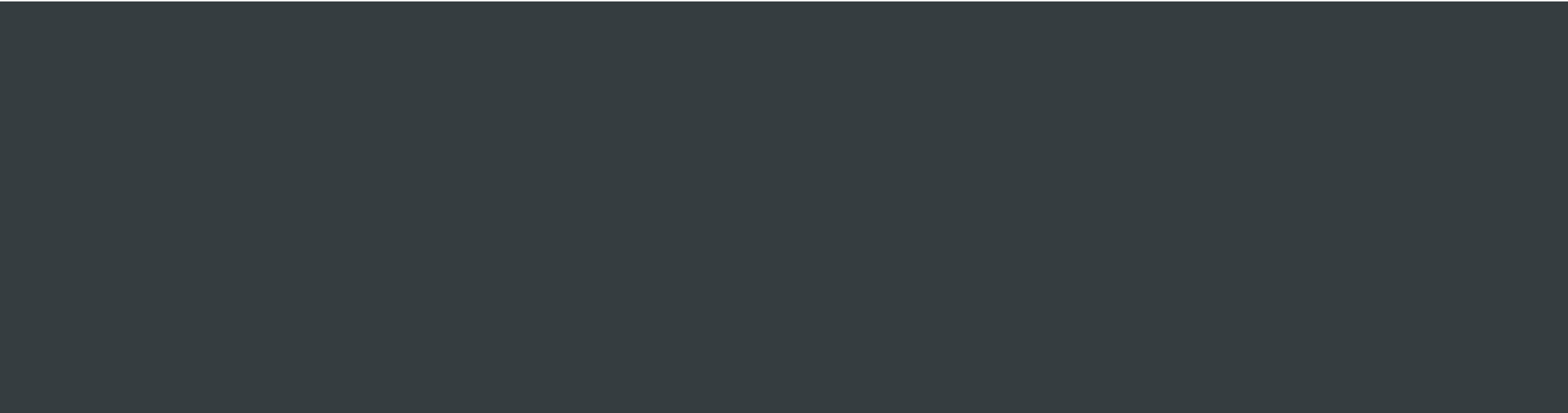
Water

Is in overeenstemming met de functie en uitstraling van het gebied.



7

- 7.1 Diemberbos
- 7.2 Penbos
- 7.3 Overdiempolder
- 7.4 De Omloop
- 7.5 Diemer Vijfhoek/Nuon





7.1 Diemberbos

In de gemeenschapspolder is in een relatief kort tijdbestek het Diemberbos ontstaan. Het onderliggende polderlandschap met de slootjes is bewaard gebleven en de weilanden zijn ingeplant met snel groeiende bomen zoals; Els, Populier en Es. De afgelopen jaren is in samenwerking met Staatsbosbeheer en Dro Amsterdam het Diemberbos verder door ontwikkeld met verharde fiets- en wandelpaden, informele zand en ruitpaden. Een kenmerkend element in het bos is de centrale waterpartij met een open zone aan weerszijde van de oevers die in oost-westrichting vanaf het parkeerterrein aan de Muiderstraatweg diep het bos insteekt. In het bos zijn diverse spelaanleidingen opgenomen zoals trekpontjes en dergelijke. Vanaf de oost-westgerichte waterpartij lopen een aantal zichtlijnen en wandelpaden weg richting de Stammerdijk, waar ook een aantal recreatieve voorzieningen zoals een boerderij met horeca zijn opgenomen. Middels de Veeneikbrug is het gebied verbonden over de Gaasp met de Bijlmermeer waardoor het gebied ook een belangrijk uitloopgebied is geworden voor Amsterdammers.

Ontwikkeling.

In 2011 heeft de opening van het nieuwe bos plaatsgevonden. De komende jaren worden nog diverse werkzaamheden uitgevoerd. Het Diemberbos wordt ontwikkeld tot regionaal bos. Voorstel is om bij de hoofdentree aan de Muiderstraatweg Horeca en eventueel een passende leisure functie te ontwikkelen. (bijvoorbeeld een wellness centrum, outdoorcentrum o.i.d.). Door de verbreding van de A9 en de aanleg van de bypass A9-A1 wordt het oppervlak van het bos verkleind en neemt de versnippering toe. Als compensatie stelt Rijkswaterstaat geld beschikbaar voor de verdere inrichting van het Diemberbos. Zo wordt een extra onderdoorgang onder de A9 gecreëerd en wordt grond aangekocht voor natuurcompensatie. Op dit moment is er geen logische verbinding tussen Diemen en het Diemberbos. Met de aanleg van de wijk Plantage de Sniep en het aanpakken van Muiderstraatweg/Hartveldseweg alsmede de herinrichting van het bedrijventerrein Stammerdijk, ontstaan er kansen om de relatie en koppeling met het bos te verbeteren. Dit betekend onder andere goede doorgaande fiets en voetpaden aanleggen langs de Muiderstraatweg. Daarnaast zou de zone tussen bedrijventerrein Stammerhove en de Muiderstraatweg een betere landschappelijke inrichting moeten krijgen zodat er een ruimtelijk 'logische' route ontstaat naar het bos.

Richtlijnen Diemberbos

(Het Diemberbos is in beheer bij Staatsbosbeheer en voor een klein deel Groengebied Amstelland).

verkeer en verblijf

inzetten op verblijfswaarde en natuur en ecologische waarde. Gebied alleen toegankelijk voor wandelaars, fietsers en ruiters. Leisure georiënteerde bebouwing langs de randen in beperkte mate toestaan wanneer deze qua functie de recreatieve waarde/benutting van het gebied kan versterken. Inpassing van toegevoegde bouwmassa altijd relateren en afstemmen op de landschappelijke kwaliteiten van het gebied.

bestrating

Fietspaden zijn van zwartasfalt. De overige wandelpaden zijn hoofdzakelijk zand, grind en halfverhardingen.

verlichting en straatmeubilair

Het Diemberbos heeft een 'eigen' huisstijl gekregen. Zo zijn de entrees, informatieborden, speeltoestellen en overige attributen op elkaar afgestemd. In het gebied worden hoofdzakelijk natuurlijke materialen en kleuren toegepast zoals houten balken en Cor-ten staal. Het bos ligt in het buitengebied en kent geen 'eigen' verlichting. De vuilnisbakken (Bammens) zijn antracietgrijs (ral7016).

7.2 Penbos

Het Penbos is net als het Diemberbos recentelijk in relatief korte tijd uit de grond gestamd door middel van snelgroeidende bomen. Het gebied is in beheer bij Groengebied Amstelland. Opgespannen tussen de Weteringweg en de Overdiemerweg kent het gebied geen 'natuurlijke' aanloop van mensen. Het ligt zo gezegd behoorlijk geïsoleerd. Dit maakt het uitermate geschikt als 'natuurgebied'.

Ontwikkeling.

-

Richtlijnen Penbos

(Het Penbos is in beheer bij Staatsbosbeheer).

verkeer en verblijf

Doorgaande padenstructuur beheren. Voor de rest vooral inzetten op natuurontwikkeling. Geen onnodig verblijfsprogramma toevoegen. Door de geïsoleerde ligging leent dit gebied zich hier slecht voor. Dergelijke functies komen beter tot hun recht in het Diemberbos.





7.3 Overdiempolder

De Overdiempolder is een prachtig open veenweidelandschap dat zich aan weerszijde van de Diemen uitstrekt. Het grasland wordt natuurlijk beheerd door tamme grazers. Aan de oostzijde van Diem staan nog een aantal oude boerderijen. Tussen de boerderijen is er vrij zicht over de weilanden. De belangrijkste kracht van dit type landschap is de 'lucht' en de mooie vergezichten. Masten of bebouwing te midden van het gebied is onwenselijk.

Ontwikkeling.

Op de lange termijn speelt de eventuele inpassing van de IJ-meerlijn aan de oostzijde van Diemen Noord.

Richtlijnen Overdiempolder

(Grotendeels in beheer bij groengebied Amstelland).

verkeer en verblijf

functioneert goed. Zo veel mogelijk onthouden van autoverkeer.

bestrating

Zo min mogelijk gesloten verhardingen. Bij voorkeur de toepassing van halfverhardingen of zand/grind/schelpen paden. Eventuele 'landelijke wegen' zijn zoals nu al het geval is van zwart asfalt met een strooilaag.

verlichting en straatmeubilair

In principe wordt het buitengebied niet apart aangelicht. Het straatmeubilair prullenbakken zijn terughoudend van kleur, antraciet grijs ral 7016. Objecten ondersteunend aan de functie van natuurgebied zijn Bij voorkeur van natuurlijke materialen (hout cor-tenstaal)

bomen

Aleen aan de randen, op bijzondere plekken een solitair kan aantrekkelijk zijn maar is geen 'must'. Belangrijk is het landschap open te houden.

groen

Toepassing van voornamelijk gebiedseigen soorten. Inrichting is dusdanig dat een ecologisch onderhoudsarm beheer kan worden toegepast. Bij voorkeur toepassen van een rijke mix aan gebiedseigensoorten en kruiden. Groen indien mogelijk beheren

met behulp van grazers. Op de oeverlandjes is beheer door grazers slechts op beperkte schaal mogelijk.

water

Kent een ecologische inrichting met beplanting die ondersteunend is aan een goede waterkwaliteit.

Afscheidingen

Eventuele afscheidingen van bijvoorbeeld weilanden zijn opgebouwd uit hout al da niet in combinatie met gaas. De erfafscheidingen van de belendende bebouwing zijn bij voorkeur opgebouwd uit 'groen' en dienen in ieder geval een ingetogen uitstraling te hebben hekwerken hebben bij voorkeur een donkere kleurstelling.

7.4 De Omloop

De Omloop is een veenweidelandschapspark tussen de wijk Buytenstee en het snelwegknooppunt A1-A10. Het contrast tussen de woonwijk Diemen Noord en het in de vaart der volkeren achtergebleven pittoreske historische polderlandschap is bijzonder. In veel opzichten lijkt het een 'vergeten' landschap dat mensen een inkijkje geeft in hoe Diemen er vroeger uit zag. Kenmerkend is de aanwezigheid van strakke polderlijnen, oude dijklichamen en grazers. Het park kent een rijke natuur en wordt ecologisch beheerd. De aanwezigheid van de snelweg die momenteel nog voelbaar en zichtbaar is in het park is een minpunt.

Ontwikkeling.

De laatste 10 jaar is er weinig aan beheer gedaan en is een deel van het polderlandschap dichtgegroeid met bosschages. Sommige delen waaronder de natuurspeelplaats kenden een groot achterstallig onderhoud en delen van het park waren erg drassig en verzakt. Momenteel (2012) wordt het landschapspark opgeknapt. De karakteristiek polderstructuur wordt in ere hersteld en er wordt een zoom van bomen aangeplant tussen de snelweg en het open weidelandschap. Door het graven van een aantal sloten wordt grond gewonnen voor het ophogen van verzakte delen.

Richtlijnen de Omloop

verkeer en verblijf

Park met recreatieve functie en een belangrijke ecologische functie.

bestrating

Parkachtige inrichting met een informele padenstructuur, bijvoorbeeld zandpaden, schelpenpaden, halfverharding etc. Bij halfverhardingen de padbreedte afstemmen op de intensiteit van het gebruik i.v.m het voorkomen van onnodig onderhoud. Bij lage intensiteiten een smallere padbreedte aanhouden.

verlichting en straatmeubilair

In principe wordt het buitengebied niet apart aangelicht. Het straatmeubilair is terughoudend van kleur, antraciet grijs ral 7016. Objecten ondersteunend aan de functie van natuurgebied

zijn Bij voorkeur van natuurlijke materialen (hout cor-tenstaal). Bij voorkeur geen artificiële materialen toepassen. Bruggen zijn van hout. Eventuele parkondersteunende objecten zoals een 'schuilplek' voor jongeren zijn Bij voorkeur terughoudend van kleurstelling.

bomen

Gebiedseigen soorten. Langs de polderslootjes worden knotwilgen geplant in de lineaire structuur van de polder. De speelvelden liggen als 'groene' koffers (met bomen omsloten) in het landschap. De groene zoom tussen de snelweg en het weidelandschap bestaat aan de voorzijde uit 'duurzame' soorten die een hoge leeftijd kunnen bereiken. Richting de snelweg worden de snelgroeiers geplant om de snelweg snel uit het zicht te krijgen.

groen

gebiedseigen soorten.

water

Het watersysteem is Bij voorkeur doorgekoppeld en voorzien van bruggen of ecologische duikers, zodat de natuur zijn doorgang kan vinden. De oevers kennen een ecologische inrichting met beplanting die ondersteunend is aan een goede waterkwaliteit. Sporadisch zorgt een vissteigertje of een oeveraccent voor een hogere gebruikskwaliteit. In de winter is het water van de omloop een populaire schaatsplek, daarom zijn ter hoogte van de natuurspeelplaats steigertjes aangelegd voor het aanbinden van de schaatsen.

Afscheidingen

Afscheidingen zijn zo veel mogelijk van hout eventueel in combinatie met gaas.





7.5 Diemer Vijfhoek/Nuon

Door de komst van het Amsterdam Rijnkanaal is Overdiemen afgesneden van de rest van Diemen. Het gebied heeft zich lange tijd ontwikkeld als een enclave op afstand in de periferie van de stad met dito functies zoals een Nuoncentrale, de Maxis en allerlei loodsen en opstallen. Op het tracé van de Oude Diemerzeedijk loopt een belangrijke recreatieve fiets-as richting Muiden. Ook de oude Amsterdamse Verdedigingslinie loopt door dit gebied heen met het recentelijk opgeknapte Fort Diemerdam. Langs de Diemen zijn nog een aantal resten van de oude Werf. De lintweg Overdiemerweg wordt letterlijk fysiek afgeknipt door het Amsterdam Rijnkanaal. Ten noorden ligt een recreatie/natuurgebied, de Diemer Vijfhoek, die als een schiereiland in het IJmeer steekt. Met zoveel landschappelijke en historische rijkdom is dit een buitengewoon interessant gebied. Het probleem is momenteel nog dat het als los zand aan elkaar hangt. Met de komst van IJburg en de Oostelijke ontsluitingsroute IJburg wordt dit gebied plotsklaps buitengewoon goed ontsloten. Daarmee zal ook de druk op het gebied toenemen. Er is in dit kader de behoefte aan een integrale visie over hoe dit gebied te ontwikkelen en de verschillende potenties beter te benutten.

Ontwikkeling.

Recentelijk is het Fort Diemerdam opgeknapt. Dit fungeert als recreatieve ontmoetingsruimte met horeca. De fietsboulevard ten zuiden van IJburg richting Muiden is afgemaakt. In 2012 wordt de Oostelijke ontsluiting IJburg aangelegd waardoor een directe verbinding ontstaat tussen dit gebied met IJburg en Diemen.

Richtlijnen Diemer Vijfhoek/Nuon

verkeer en verblijf

De gefragmenteerde infrastructuur verbindt de verschillende functies in het gebied slecht. Het gebied leent zich door zijn natuurlijke en maritieme karakter uitermate goed voor leisure-achtige initiatieven. Het is zaak de verschillende kwaliteiten middels een heldere openbare ruimte en verkeersstructuur beter aan elkaar te verknopen.

bestrating

nader te bepalen na opstellen gebiedsvisie.

verlichting en straatmeubilair

De OOIJ kent een eigen typologie ten aanzien van de masten en

bruggen. Ook de natuurboulevard kent een eigen ontwerpstyl met hoofdzakelijk met houten en cor-tenstalen elementen. De overige delen nader te bepalen na visie. In de tussentijd aansluiten bij de Diemense standaard. Donkere en terughoudende kleurstelling voor het utilitaire straatmeubilair zoals prullenbakken e.d. In de natuurgebieden voornamelijk werken met natuurlijke materialen zoals hout.

bomen

De Nuoncentrale is op dit moment landschappelijk zeer pover ingepast waardoor de stroommasten het landschap domineren. Door een robuuste groenstructuur om het terrein aan te leggen kan de negatieve uitstraling drastisch worden beperkt.

groen

Diemer Vijfhoek fungeert als natuurgebied. De Diemen en Vijfhoek maken onderdeel uit van de Ecologische hoofdstructuur. Voor deze gebieden geldt dat ontwikkelingen hand in hand moeten gaan met natuurontwikkeling. Voor de overige delen is het zaak een heldere visie te ontwikkelen.

water

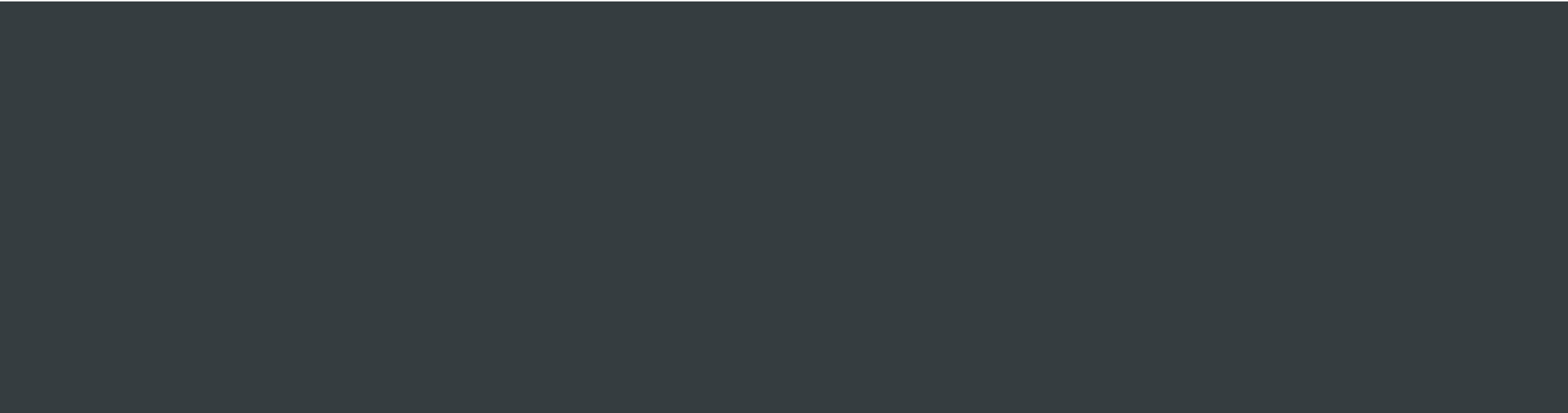
De Diemer Vijfhoek is omsloten door het IJmeer en Het Amsterdam Rijnkanaal. Aan de zijde van het PDV terrein (Maxis) loopt ook nog de Muidertrekvaart richting Muiden. De Diemen vormt de natuurlijke grens tussen Diemen en Amsterdam. Het is zaak de verschillende kwaliteiten van deze typologieën van waterwegen en meren zo goed mogelijk te benutten.

Afscheidingen

De Nuoncentrale middels een robuuste groene border beter inpassen in het landschap.

8

8.1 Oost-West as
8.2 Noord-Zuid route





8.1 Oost West As

De Oost-West as is de belangrijkste ruimtelijke drager van Diemen. Te samen met de Noord-Zuid route vormt deze as het DNA van de gemeente. Dit is de reden dat deze hier nogmaals in samenhang aan de orde wordt gesteld (voor deelbeschrijvingen zie hoofdstuk 3.2, 3.3 & 5.2).

Het water van de Weesper- en Muidertrekvaart vormt de landschappelijke en historische ruggengraat van Diemen. Voor veel niet-Diemenaren wordt het beeld dat ze hebben van Diemen gevormd langs de Oost-West as. De Middenweg, die vanuit Watergraafsmeer overgaat in de Hartveldseweg-Muidersstraatweg is een belangrijke uitvalsweg vanuit Amsterdam en vormt de belangrijkste lokale verbinding tussen Diemen en Amsterdam. Het water van de Weesper- en Muidertrekvaart staat in direct verbinding met de Grachtengordel en het Gooi. Binnen drie kwartier ben je vanuit Diemen met de boot in het centrum van Amsterdam. De fietsroutes zijn een aandachtspunt, met name de slechte verankering van een goede doorgaande fietsstructuur richting het buitengebied in de huidige planvorming van Plantage de Sniep is problematisch. Ook de wijze waarop de Muidertrekvaart verankerd is in de nieuwe plannen, baart zorgen. Om ruimtelijke en verkeerskundige versnippering te voorkomen is het belangrijk dat projecten en ambities langs deze route aan elkaar worden geknoopt en integraal bekeken worden.

Ontwikkeling.

Op dit moment spelen er diverse projecten langs deze Oost-West as, zoals de ontwikkeling van Plantage de Sniep en plannen voor het herontwikkelen van het oude kantoorgebouw op de hoek van de Arent Krtijsstraat. Ook heeft het GVB onderhoudsplannen voor het spoor. Het is in die zin nodig dat de verschillende projecten gekoppeld worden aan overstijgende gemeenschappelijke doelen, waarmee elk project gaat bijdragen aan een hoger lange termijn doel: De opwaardering van Diemen aan haar vaarten. Als er ergens een plek is waar de gemeente kan werken aan de identiteit van het dorp is het hier.

Dit zou idealiter moeten uitmonden in ruimtelijke continuïteit langs de Muidersstraatweg - Hartveldseweg met zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden richting het buitengebied. Het doortrekken van de Muidertrekvaart tot onder het spoorwegviaduct zodat een robuust watersysteem ontstaat. Het opwaarderen van de promenade langs de vaart en deze doortrekken tot onder

het spoorwegviaduct naar Plantage de Sniep. Het zorgen voor meer rust in het straatprofiel, door meer continuïteit in de beplanting en het uitlijnen van de Spanmastkabels van de tram. De koppeling leggen met het recreatieve vaarverkeer, door aanlegmogelijkheden en horeca ter hoogte van Punt Sniep, als pleisterplaats op de route Grachtengordel - Sniep - Gooi. Kortom het aangrijpen van deze regionale drager om lokaal kwaliteit te genereren. Een verplaatsing van tramhaltes richting de brug, waardoor een sterkere relatie ontstaat met Diemen-Zuid en het winkelcentrum. Door een strategische positionering van de haltes kan de Ouddiemerlaan de voornaamste wandelroute vanaf de tram richting het winkelcentrum worden, waardoor de lokale middenstand in deze straat beter gaat functioneren.

Aan de zuidzijde liggen er ook kansen voor sterke verbetering. Zo loopt de fietsroute aldaar dood t.h.v. de laad en loswal. Is de entree van Diemen t.h.v. de oude molen aan de venserkade erg lelijk door allerlei hekwerken, die de aandacht afleiden van de kwaliteit van het water, de molen en de mooie jaren 20-30 bebouwing aan de Venserkade. Ter hoogte van Verrijn Stuart liggen ook legio kansen om dit gebied beter te oriënteren op de vaart. Door bij herontwikkeling het parkeerprogramma richting de binnenzijde van het bedrijventerrein te dirigeren en de bebouwing aan de vaart te zetten. Door de (niet functionele) oude vangrails te verwijderen en te zorgen voor goede fiets en wandelpaden.

Richtlijnen Oost-West as

(zie voorgaande hoofdstukken: 3.2, 3.3 & 5.2)





8.2 Noord-Zuid route

In tegenstelling tot de Oost-West as die een duidelijk herkenbare ruimtelijke drager is door de aanwezigheid van de Weesper en in potentie Muidertrekvaartzone is de Noord-Zuid route met name een historisch artefact. Met name voor fietser ligt er een doorgaande structuur, maar deze is qua inrichting sterk gefragmenteerd. De Ouddiemerlaan in Diemen Noord alsmede het eerste stuk van de Ouddiemerlaan vanaf de Muiderstraatweg heeft nog een nostalgisch aanblik. De overige delen van de route ogen modern en hebben weinig uitstraling. Dit komt hoofdzakelijk doordat er weinig samenhang is in de beplanting en het type beplanting niet correspondeert met het belang van deze route voor de gemeente.

In Diemen Zuid leidt het ontbreken van een doorgaande autoroute richting Ouderkerk aan de Amstel alsmede Bergwijkpark tot een gebrekkige samenhang tussen Diemen en Bergwijkpark en Duivendrecht. Ook het ontbreken van een route richting de Venserbrug maakt dat deze brug nauwelijks benut wordt. Door het ontbreken van een overzichtelijke ontsluitingsstructuur wordt nu veel van het doorgaande verkeer door de buurten gestuurd via de Boven Rijkersloot. Het ontbreken van goede verbindingen zorgt er voor dat een winkelcentrum als Kruidenhof minder presteert dan in potentie mogelijk. De scheiding tussen fiets- en autoverkeer in Diemen Zuid zorgt er voorts voor dat er met name in de avonduren te weinig sociale controle is langs deze belangrijke verbindingen omdat deze sociale controle gefragmenteerd wordt over verschillende verkeersmodaliteiten.

Er is geen samenhang tussen het noordelijke deel van de route en het zuidelijke deel van de route. Zoals er ook geen samenhang is tussen de Ouddiemerlaan ter hoogte van Ruimzicht en de Ouddiemerlaan als fietspad in Diemen Noord. Gegeven de verkeersstructuur van Diemen zou men dit ook niet moeten willen nastreven. Het karakter van de Noord-Zuid route is veel meer die die van een verbinding welke zich verkleurt per gebiedsdeel waar het zich in bevindt. De fragmenten Ouddiemerlaan als fietspad in Diemen Noord, de Ouddiemerlaan tussen de Diempolderweg en het centrum, het Centrum, de Burgemeester Bickerstraat, de noordzuidroute in Diemen Zuid richting Duivendrecht en Bergwijkpark, zouden als eenheid voorzien moeten worden van een consistente inrichting met bij voorkeur een doorgaande bomenstructuur.

ontwikkelingen

Momenteel wordt een aantal onderzoeken uitgevoerd als bouwstenen voor een gebiedsvisie voor Diemen Zuid. Centraal staat daarin een verkeersonderzoek naar de veiligheid en de hoofdverkeerstructuur van Diemen Zuid. Het centrumgebied wordt momenteel aangepakt. De bomenstructuur wordt doorgezet tot aan het marktplein waar ook bomen geplant worden, zodoende ontstaat er een continue begeleiding van bomen vanuit Diemen Noord tot aan de Weespertrekvaart langs deze route. Op termijn zijn er plannen voor een ongelijkvloers kruispunt ter hoogte van de spoorwegovergang bij station Diemen Centrum. Dit kan leiden tot een verdere fragmentering van Diemen.

Richtlijnen Noord-Zuid route

verkeer en verblijf

Duidelijke consistente profielen maken met bij voorkeur langsparkeren. Op het snijvlak van de Ouddiemerlaan en de Diempolderweg zou een duidelijke entree van het dorp gemaakt moeten worden die de verschillende onderdelen, die hier samenkomen, beter met elkaar verweeft. Van der Madeweg beter verknopen met de verkeershoofdstructuur van Diemen Zuid. Hetzelfde geldt voor de Bergwijkdreef. Het fietsverkeer bundelen en langs de belangrijkste uitvalswegen leggen. Het fietstunneltje voor het Station Diemen Zuid weghalen.

bestrating

Binnen de verschillende fragmenten een consistente uitwerking van de materialisering en bestrating.

verlichting en straatmeubilair

Oude delen van de Ouddiemerlaan toepassen van een historische lantaarnmast. Het centrumgebied krijgt een eigen lantaarnmast. Langs het fragment tussen het centrum en de Diempolderweg alsmede een eventueel toekomstige doorgaande structuur door Diemen Zuid, zou een mast met een 'herkenbaar' diemense uitstraling moeten komen.

bomen

Elk fragment zou een continue, consistente bomenrij/beplantingsplan moeten hebben. Tussen de fragmenten kan de keuze van de boomsoort verschillen. Duurzame bomen hebben de voorkeur. Dit betekent dat deze bij voorkeur enigszins verhoogd worden aangelegd zodat ze voor langere tijd het beeld van Diemen kunnen gaan bepalen.

NOORD-ZUID ROUTE

groen

Langs deze belangrijke Noord-Zuid route inzetten op een attractieve groeninrichting. Met name in Diemen Zuid en tussen het centrum en de Diempolderweg kan gedacht worden aan een sierlijke bloemrijke onderbeplanting. Rotondes moeten ook een sierlijke en uitnodigende 'bijzondere' uitstraling krijgen.

Water

Alleen langs het fietspad Ouddiemerlaan in Diemen Noord. Bij de herinrichting van Buytenstee zou overwogen moeten worden om het ontbrekende slootje aan de rechterzijde van de Ouddiemerlaan richting het buitengebied open te graven, zodat de waterstructuur af wordt gemaakt.

Afscheidingen

In Diemen Noord staan veel huizen met de achtererfscheiding richting de Ouddiemerlaan. Er is hier een situatie van landjepik ontstaan waarbij schuttingen middels damwandjes tot in de sloot zijn gezet, dit oogt niet fraai. Ook in Diemen Zuid wordt een belangrijk deel van de Noord-Zuid route begeleid door achtererfscheidingen. Nu worden veel van deze erfafscheidingen nog afschermd door bosplantsoen, waardoor een onoverzichtelijk geheel ontstaat. Bij een eventuele integrale aanpak van Diemen Zuid zou dit als aandachtspunt meegenomen moeten worden.



9

9.1 Diemen Centrum





9.1 Diemen Centrum

Voor de centra (winkelgebieden) alsmede de stations in Diemen geldt een verhoogd kwaliteitsambitie. De meeste centra en stations in Diemen zijn qua omvang vrij klein en worden daarom hier niet afzonderlijk behandeld. Het centrum van Diemen wordt als hart van de gemeente als bijzonder gebied wel nader toegelicht.

Het centrum wordt gevormd door de bibliotheek, het marktplein, het gemeentehuis en het winkelcentrum. Het bestaat hoofdzakelijk uit autonome bebouwing uit verschillende periodes. Met name de apotheek op het plein alsmede de voormalige vestiging van TNT heeft een povere architecturale uitstraling. De grijze betonstenen ogen somber. Het ontbreken van een actieve programmering in de plinten rond het plein, maakt dat dit plein een ietwat doodse uitstraling heeft.

Ontwikkelingen

In 2012-2013 wordt het gehele centrumgebied aangepakt. Ten eerste krijgt het centrumgebied twee duidelijk entrees. Aan de noordzijde gaat een opgemetselde duikerbrug de entree vormen. Aan de zuidzijde kom je in de toekomst het centrum binnen op een plein. Het bestaande marktplein wordt groter en wordt visueel tot over de Prinses Beatrixlaan heen getrokken. Hiermee wordt het in de toekomst voor bezoekers duidelijker dat ze het centrum van Diemen binnen rijden.

Tweede ingreep is het nader bij elkaar brengen van de twee zijden van het centrum (gemeentehuis/omval met het winkelcentrum). Dit wordt bereikt door meer samenhang aan te brengen in de bestrating en een aantal van de lineaire boomstructuren aan de zijde van het winkelcentrum op te heffen. Voor het gemeentehuis ontstaat een plein dat bestaat uit een aantal gestrooide bomen. Aan de overzijde aan de zijde van het winkelcentrum, wordt de bomenrij op de Ouddiemerlaan doorgezet zodat er continuïteit ontstaat langs de Ouddiemerlaan. Er wordt gekozen voor grotere bomen die in staat zijn de pleinruimte tussen het winkelcentrum en het gemeentehuis meer 'smoel' te geven.

Derde belangrijke ingreep is het verbinden van de oost-west waterpartij. Het parkeerterrein achter het bestaande winkelcentrum komt te vervallen. In de toekomst vind het parkeren plaats in een ondergrondse parkeerkelder onder de

uitbreiding van het winkelcentrum. Dit maakt het mogelijk de waterpartij vanuit het Renée Cassinpark door te trekken via een duikerbrug in de richting van Ruimzicht Oost.

Tot slot zal er ook een cosmetische en programmatische impuls gegeven worden aan het centrumgebied. Er is gekozen voor een samenhangend straatmeubilair voor het gehele gebied met een hoogwaardige 'warme' uitstraling. De bestrating bestaat uit gebakken klinkers. De afvalbakken verdwijnen onder de grond. Het bestaande marktplein krijgt een facelift en er worden volwassen Platanen aangeplant om meer sfeer te brengen. Voor het winkelend publiek en de markt wordt een waterelement toegevoegd dat tevens als spelaanleiding voor kinderen kan dienen. De bestaande pui van het winkelcentrum wordt ter hoogte van het marktplein uitgebreid en het is de bedoeling dat er horeca wordt gepositioneerd aan het plein.

Richtlijnen Centrum

verkeer en verblijf

Verblijfsgebied met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling. Auto's parkeren zoveel mogelijk ondergronds in betaalde parkeervoorzieningen. Op het maaiveld wordt langsparkeren toegepast. De bomen in het gebied alsmede de lantaarnmasten spelen een belangrijk rol in het structureren van de 'open' ruimtes tussen de grillige vormen van de bebouwing van het Gemeentehuis, de Omval en het Winkelcentrum.

bestrating

Het gehele centrumgebied wordt voorzien van gele gebakken klinkers. Het plein bestaat uit een mix van gele gebakken klinkers. De banden hebben een antraciet kleur. De pleinbestrating met gebakken klinkers loopt door tot over de Whilhelmina straat.

verlichting en straatmeubilair

De lichtmasten zijn van hout en hebben een exclusieve uitstraling. In de bomen wordt sfeerverlichting toegepast. Eventuele fietsnietjes zijn van RVS. Al het overige straatmeubilair, prullenbakken, parkeerautomaten en de masten voor verkeersborden hebben een antracietkleur RAL 7016. De banken zijn van hout.

bomen

Aan de Oostzijde van de Ouddiemerlaan wordt een bomenrij

in een lineair verband doorgetrokken tot het plein (iepen), daar klappt de lineaire lijn om naar de westzijde van de Ouddiemerlaan en sluit deze aan bij de reeds bestaande lineaire structuur van het 'oude' deel van de Ouddiemerlaan. Op het plein (Platanen) en voor het gemeentehuis (Acacia's) worden de bomen in een wildverband gezet. De bomenrij van de Wilhelminastraat wordt aan de zuizijde doorgetrokken over het plein.

groen

In het centrum worden alleen bomen en eventueel kwalitatieve plantenbakken toegepast. Vanuit ecologisch perspectief alsmede de bewoners rond het winkelcentrum leeft de wens om op de plattedaken van het winkelcentrum en de Sint Petruschool Sedumbegroeiing toe te passen.

Water

Het water van het Julianaplantsoen wordt via een duikerbrug doorgetrokken richting het Renee Cassinpark.

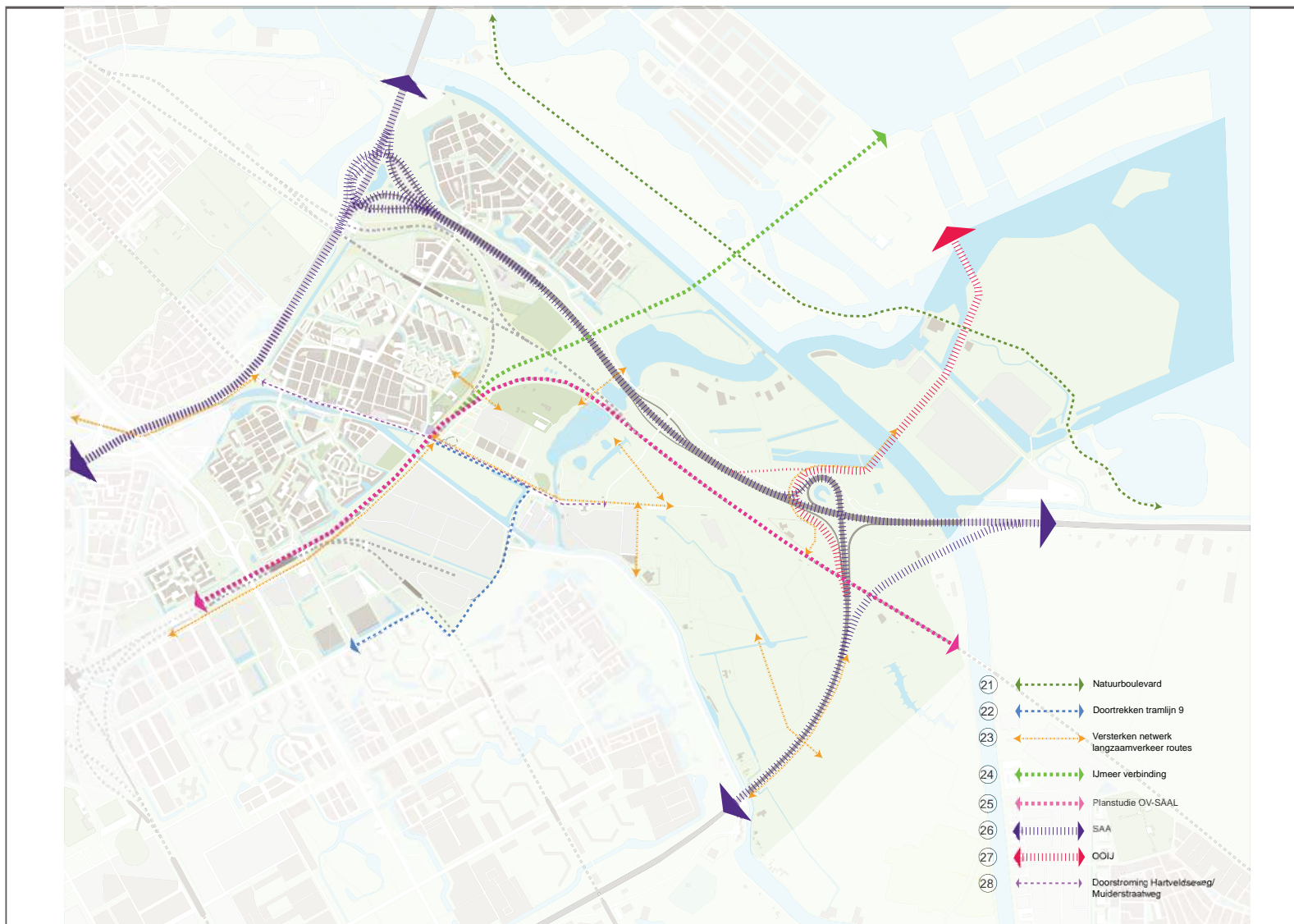
Afscheidingen

Voor de winkelstrip middels een suggestiestrook of verband in de bestrating aangeven tot waar eventuele uitstallen en terrassen mogen komen.



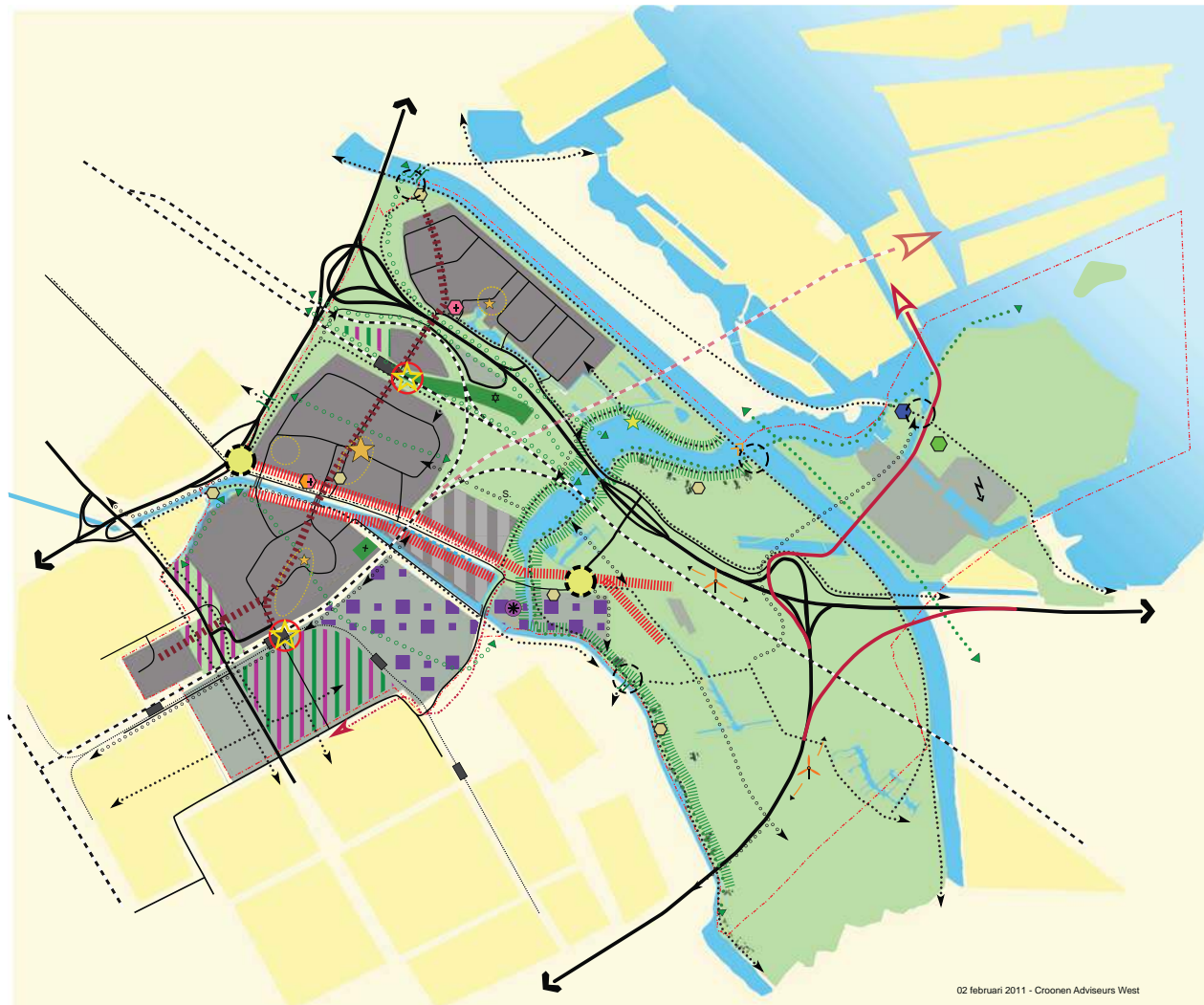


In structuurvisie opgenomen uitbreidingen van de infrastructuur, voor de korte en lange termijn.



Kaart uit vastgestelde
Structuurvisie
Diemen 2011

RUIMTELIJK CASCO



02 februari 2011 - Croonen Adviseurs West

wonen/stedelijke functies

- gemeentegrens
- bestaand stedelijk gebied
- stedelijk gebied buiten gemeente
- poort
- centrumgebied
- concentratie voorzieningen
- noord-zuid as
- transformatiegebied natuur, recreatie, wonen, werken,voorzieningen
- oost-west as

groen

- bestaand groengebied
- bestaand sportterrein
- bestaand water
- gewenst doorzetten Muidertrekvaart
- bestaande ecologische hoofdverbindingzone
- gewenste ecologische route
- zoekgebied strand
- knooppunt langzaam verkeer
- zoekgebied windmolens
- recreatieve groene zone

werken

- bestaande bedrijventerreinen/ kantorengebieden
- opwaardering bestaande bedrijventerreinen
- bestaande elektriciteitscentrale
- nieuwbouwwijk Plantage de Sniep
- transformatiegebied werken, wonen, voorzieningen
- bestaand PDV-cluster

verkeer

- bestaande wegen nationaal
- bestaande wegen regionaal
- bestaande hoofdwegen lokaal
- bestaand treinspoor
- bestaand tramspoor
- bestaand metrospoor
- bestaande langzaam verkeer route
- gewenste langzaam verkeer route
- bestaande brug motorvoertuigen / langzaam verkeer
- bestaande brug langzaam verkeer
- studie IJmeerverbinding
- toekomstige plannen wegen
- toekomstige plannen tramlijn 9
- knooppunt openbaar vervoer
- bestaand station

bestaande cultuurhistorisch waardevolle plekken

- Israëlsche begraafplaats
- begraafplaats Rustoord
- begraafplaats / kerk
- begraafplaats / kerk Oud Diemen
- Fort Diemerdam (Unesco)
- Boerderij Zeehoeve (Unesco)
- Keersluisenbrug
- overige cultuurhistorisch waardevolle plekken

FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS OVERZICHT BUURTEN, KAART HISTORIE DIEMEN RECHTS)

INDICATIE HISTORIE

- rijke historische gelaagdheid
- ⊙ rijks monument
- ⊙ provinciaal monument
- ⊙ gemeentelijke monument
- historische bebouwing



WONING TYPOLOGIE


-  vrijstaande woning
-  twee onder een kap
-  rij-woning
-  bebo-woning
-  portiek flat
-  galerij flat
-  flat interne ontsluiting
-  voorzieningen
-  bedrijven/kantoren



FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS WONINGTYPOLOGIE, ACHTERTUINEN AAN OPENBARE RUIMTE RECHTS)

ACHTERKANTEN

 bebouwing met achterkant naar openbare ruimte



BOUWHOOGTES

-  1/m 3 lagen
-  3 lagen met kap
-  4 lagen
-  5 lagen
-  6 lagen
-  7 lagen
-  8 lagen
-  9 lagen
-  10 lagen en meer



FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS BEBOUWINGSHOOGTE, VOORZIENINGEN RECHTS)

FUNCTIES

- winkels/voorzieningen
- scholen/kinderdagopvang
- kantoren
- bedrijfsbebouwing
- sport/leisure
- religie
- cultuur
- gemeentehuis
- politiekantoor
- brandweer
- bejaardenhuis
- woningen



INFRASTRUCTUUR

- snelweg
- provinciale weg
- stadstraat
- wijkontsluitingsweg
- woonstraat (schematisch)
- fietspaden
- - - - - treinspoor
- · · · · metrolijn



FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS INFRASTRUCTUUR, KAART OPENBAAR VERVOER RECHTS)

OPENBAAR VERVOER

-  buslijnen
-  tramlijn
-  rangeerspoor tram
-  metro
-  trein
-  treinstation
-  metrohalte
-  bushalte



KUNSTWERKEN

- bruggen
- bruggen langzaam verkeer
- onderdoorgang
- onderdoorgang langzaam verkeer



FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS INDICATIE KUNSTWERKEN, POLDERSYSTEEM RECHTS)

WATERSYSTEEM

-  polders
-  primaire waterkering
-  Amsterdam Rijnkanaal kering
-  secundaire waterkering
-  Sluis water inlaat
-  peil t.o.v. het NAP



BOMENRIJEN

- regionale hoofdstructuur
- Diemense hoofdstructuur



FACETKAARTEN DIEMEN

(LINKS BELANGRIJKE BOOMRIJEN, HOOFDGROENSTRUCTUUR RECHTS)

Groenstructuur

-  water
-  groen (wandellandschap)
-  weide landschap
-  boslandschap
-  sportpark
-  begraafplaats
-  park
-  Groene 'corridors'



